

Possibili scenari futuri nel trasporto transalpino

Di O. Baccelli

08/07/2013

Turin



interalpes



Rhône-Alpes région

REGIONE PIEMONTE

haute savoie
Conseil Général

SAVOIE
CONSEIL GENERAL

Hautes Alpes
Conseil Général

Con il contributo di
Avec la contribution de

alcotra

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Assessorato delle Infrastrutture

CONSEIL GENERAL
ALPES DE HAUTE-PROVENCE

ALPES-MARITIMES
CONSEIL GENERAL

Sommario della presentazione

- 1) I temi chiave per comprendere gli scenari dei traffici transalpini**
- 2) L'opportunità delle reti Ten-T e delle iniziative svizzere**
- 3) La crescente integrazione fra politiche dei trasporti e politiche dell'ambiente**
- 4) L'influenza delle politiche di road pricing sul trasporto stradale internazionale da e per l'Italia**
- 5) Le attuali politiche di sostegno al trasporto combinato strada-rotaia e la necessità di un chiaro supporto per le fasi di start-up**
- 6) Spunti di riflessione per lo sviluppo di politiche sistemiche**

I temi chiave per comprendere gli scenari futuri nei traffici transalpini

1. Sviluppo delle infrastrutture di trasporto:

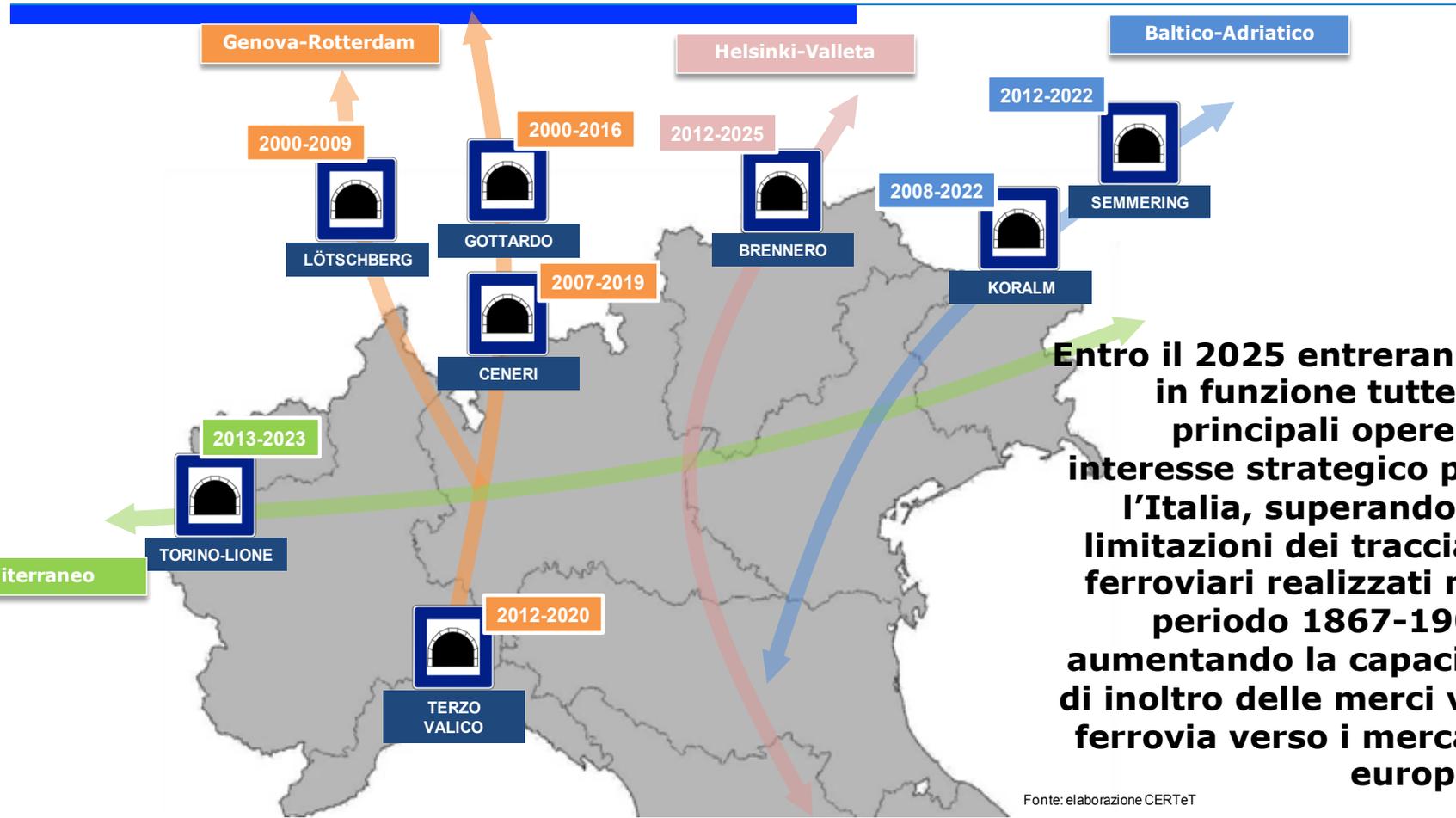
- Sistemi autostradali (importanti investimenti per l'adeguamento degli standard di sicurezza delle gallerie, con conseguenti innalzamenti dei pedaggi necessari per ripagare gli investimenti)
- Reti ferroviarie (nuove gallerie di base, adeguamenti di sagoma, investimenti in nuova capacità terminalistiche)

2. Evoluzione delle politiche dei trasporti ed integrazione delle stesse con le politiche ambientali

- Meccanismi di incentivazione e disincentivazioni monetarie (pedaggi, sussidi, rimborsi, etc)
- Restrizioni regolatorie e tecniche

3. Evoluzione delle politiche di liberalizzazione del mercato e di riordino dei sistemi ferroviari

Lo sviluppo di nuove infrastrutture: Inquadramento strategico del Nord Italia nei corridoi TEN-T



Esempio: gli effetti attesi dalla realizzazione dell'Asse del Gottardo 2016-2019

**(tunnel di base di 56 km del Gottardo 2016, Tunnel del Ceneri 2019,
adeguamento della sagoma a 4 metri lungo l'asse)**

Riduzione della percorrenza ferroviaria di 30km (-10% sulla tratta Basilea - Chiasso) e dei tempi di trasporto di 60 minuti per treno merci fra Basilea e Chiasso

Riduzione dei costi di esercizio per il personale di trazione: -30/35% e dei costi energetici del 10%

Riduzione dei costi operativi diretti per spedizione media transalpina (trasporto combinato) sull'asse del 9-10% a cui va sommata un'ulteriore riduzione stimabile del 10-20% dei costi grazie al miglioramento della qualità (ottimizzazione della sagoma, riduzione delle tempistiche, miglioramento delle frequenze e gestione degli asset)

Incremento delle tracce orarie disponibili da 180 a 252 al giorno (+40%) ed importanti sviluppi infrastrutturali per incrementare la capacità ai terminal intermodali di Novara, Mortara, Milano Smistamento e Piacenza

L'integrazione fra politiche dei trasporti e politiche dell'ambiente:

La lenta, ma costante convergenza delle politiche di internalizzazione dei costi esterni del trasporto stradale

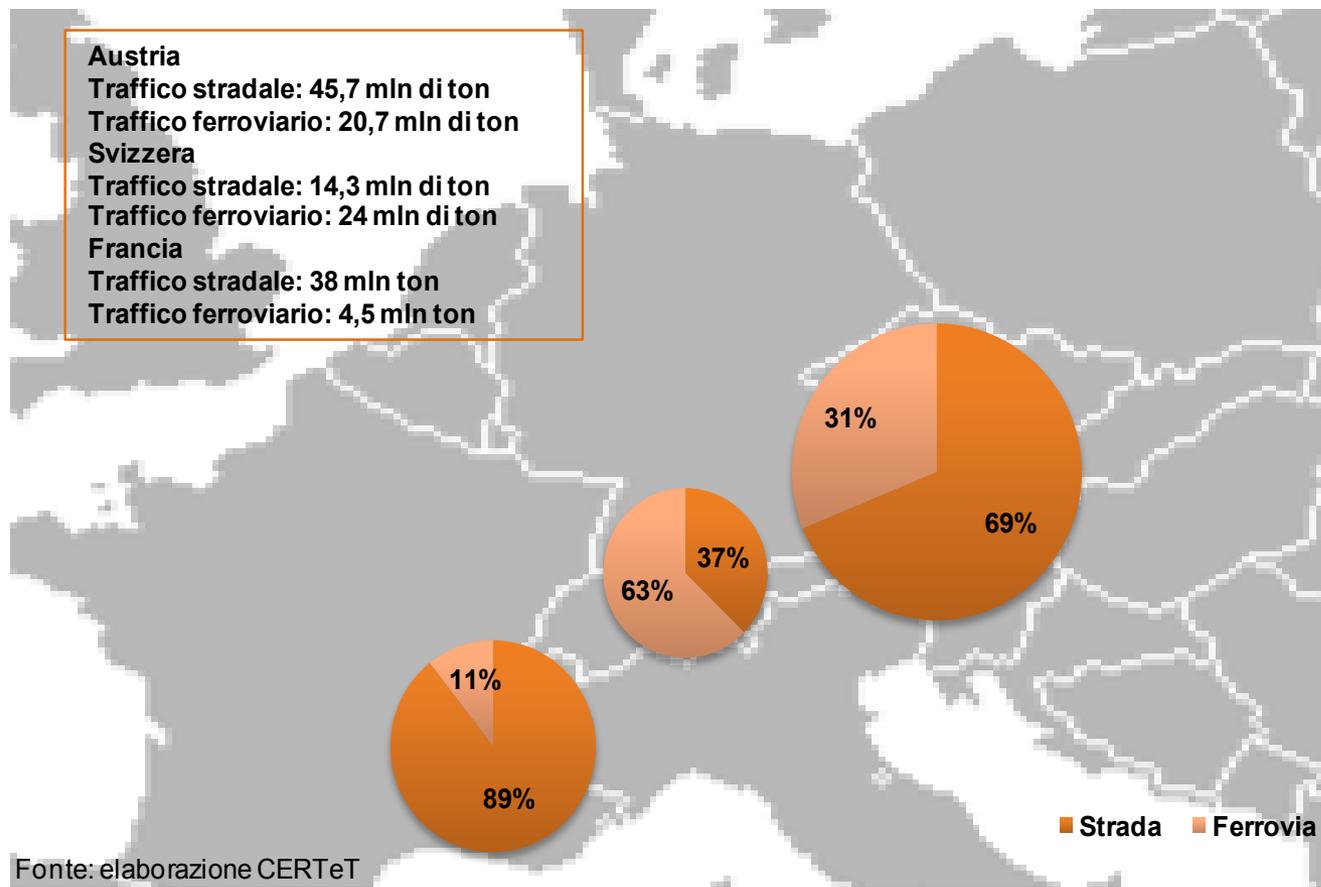
La Svizzera. Dal 1/1/2001, in accordo con la UE, è entrata in vigore la **tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP)**. L'importo è proporzionato alla distanza percorsa, al peso massimo autorizzato del veicolo e alle emissioni del veicolo. I principali destinatari della misura sono gli autotrasportatori che collegano l'Italia con la Germania. Il gettito, di circa 1,3 mld di Euro l'anno, è utilizzato soprattutto per finanziare la NFTA (finanziamento cross-modal).

L'Austria. Dal 1/01/2004 è entrata in vigore una tassa sul trasporto stradale calcolata in base ai km percorsi su le strade e superstrade, al numero di assi e alla classe di emissione, con tariffe più elevate sui grandi assi internazionali austriaci.

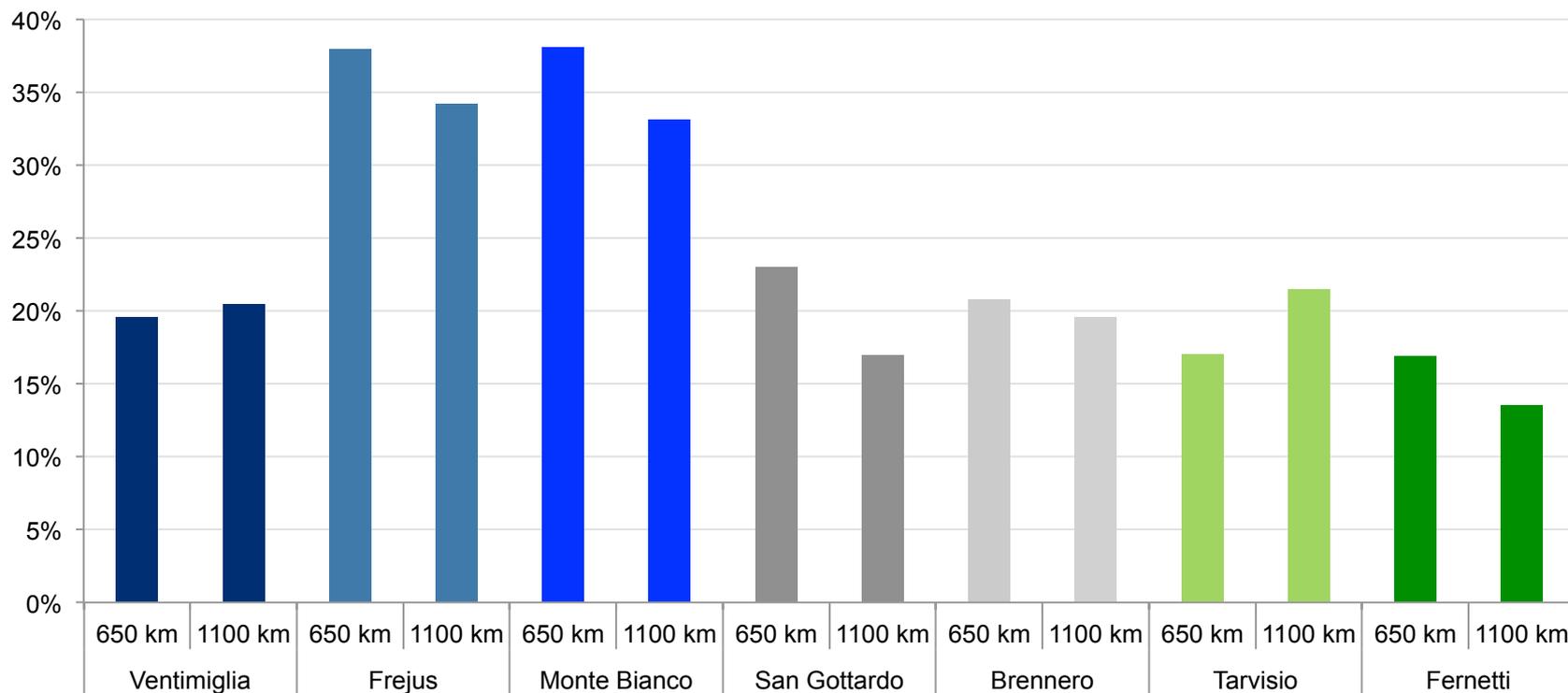
La Germania. Dal 1/1/2005 è entrata in vigore la tassa sui camion che percorrono la rete autostradale, dal 1/1/2012 la tassa è stata estesa anche alla rete principale. Nel 2011 il gettito è stato di 4,5 miliardi di euro.

La Francia. Dal 1/07/2013 introduzione della tassa sul traffico pesante (Ecotaxe) per l'utilizzo della rete stradale e delle autostrade non a pagamento, con differenziazioni in base al peso del veicolo, al livello di emissione e di congestione dell'area (in media 0,12 euro a km).

L'andamento dei traffici internazionali attraverso le Alpi: ancora forti differenze nelle scelte modali per direttrice

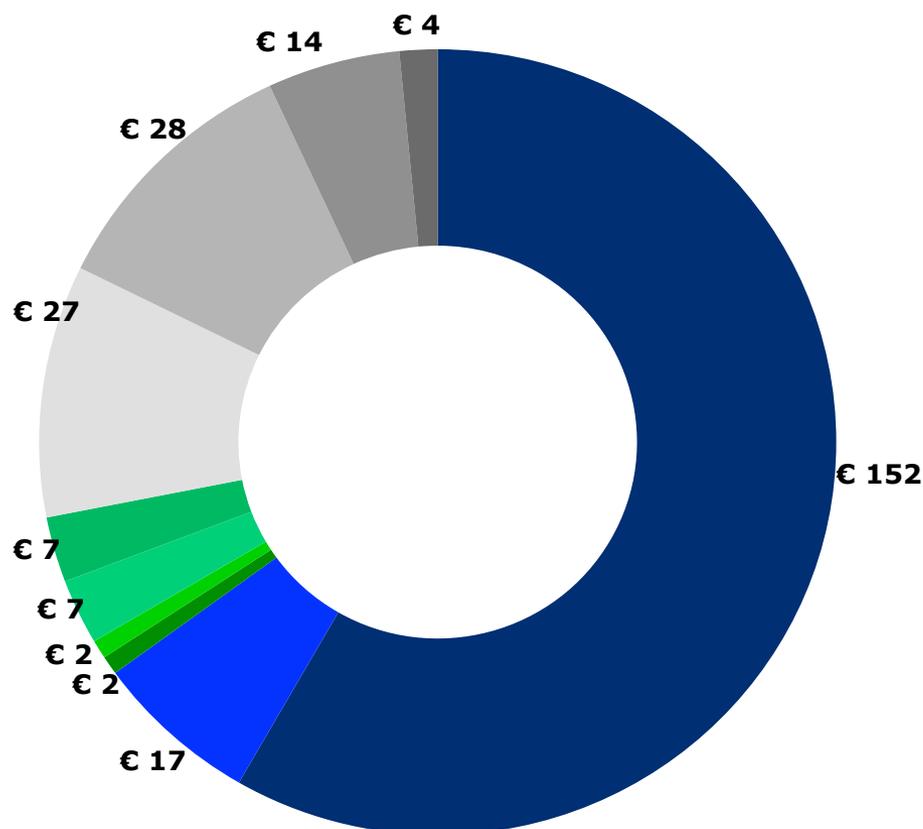


L'influenza delle politiche di road pricing sul trasporto stradale internazionale da e per l'Italia



Fra il 13 e il 37% del totale
dei costi operativi di
trasporto

La somma degli incentivi annuali ai servizi di trasporto combinato ferroviario attraverso le Alpi è di oltre 258 mln di Euro



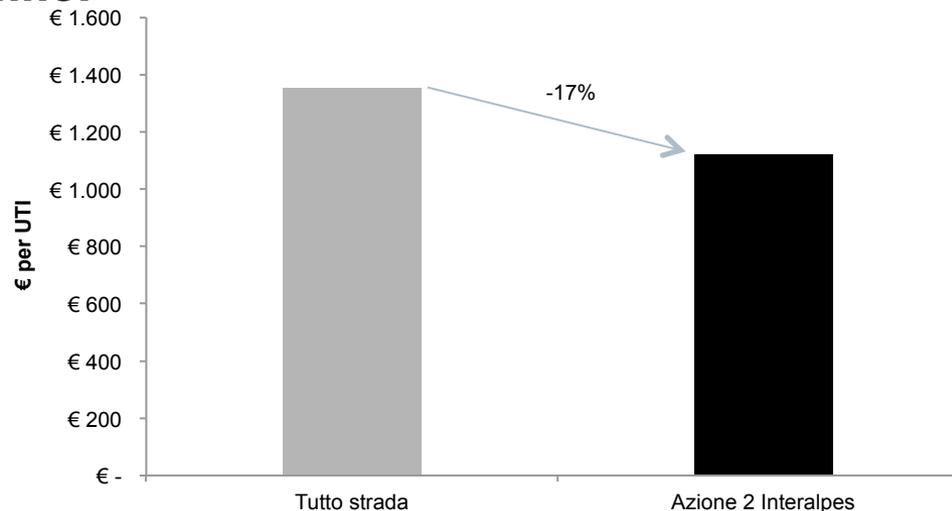
- Svizzera: Indennità di esercizio per il traffico combinato transalpino: contributo treno e spedizione 151,6 mln
- Svizzera: Contributi per il traffico transalpino per ridurre gli effetti negativi del Franco forte 17,4 mln
- Friuli Venezia Giulia: Aiuto di Stato num. 643/2009 Interventi per lo sviluppo dell'intermodalità 2 mln
- Friuli Venezia Giulia: Aiuti di Stato num. 644/2009 per l'istituzione di servizi di autostrada viaggiante su rotaia 2 mln
- Italia: autostrada ferroviaria alpina fra Orbassano e Aiton 7 mln
- Francia: autostrada ferroviaria alpina fra Orbassano e Aiton 7 mln
- Austria: indennità di trasporto combinato non accompagnato effettuata dalla Rail Cargo Austria: 27 mln
- Austria: indennità di trasporto combinato accompagnato effettuata dalla Rail Cargo Austria: 28 mln
- Austria: indennità per gli operatori privati per i servizi di trasporto combinato: 14 mln
- Austria: programma per il sostegno dell'innovazione del trasporto combinato merci: 4 mln

Un esempio di possibile evoluzione delle politiche transalpine

Il supporto alle fasi di start-up delle iniziative di sviluppo di nuovi servizi di trasporto combinato strada/rotaia per raggiungere un elevato load factor.

Il caso dell'Azione 2 di Interalpes

Dati gli alti costi di trazione ferroviaria in ambito alpino l'analisi preliminare di tipo economico e finanziario evidenzia come un nuovo servizio di trasporto combinato strada/rotaia Piacenza - Lione permette di ottenere **un interessante differenziale di costo se e solo se il load factor è del 85%** dei 506 servizi ferroviari su base annua, in grado di spostare dalla strada alla rotaia circa 9.400 spedizioni annue. In questo modo, in base al differenziale di costo tra trasporto stradale (1.350 €) e ferroviario (1.121 €) **il risparmio per le imprese cariatrici si attesterebbe a circa 2,16 milioni di Euro l'anno.**



L'influenza delle politiche dei Paesi di confine sul trasporto internazionale da e per l'Italia

- ❑ **Le politiche dei Paesi di confine si caratterizzano in maniera uniforme per il disincentivo al trasporto stradale su lunghe distanze**, in linea con gli obiettivi fissati dall'Unione Europea.
- ❑ Di particolare rilevanza e efficacia sono **le azioni messe in atto dalla Svizzera** per contribuire al trasporto ferroviario attraverso le Alpi, con ingenti investimenti infrastrutturali, di aiuto alla gestione dei servizi intermodali e di finanziamento allo sviluppo di terminal per il trasporto combinato anche nel Nord Italia.
- ❑ Le politiche dei trasporti di Austria, Francia e Germania si muovono nella stessa direzione, **con ambiziosi interventi per la realizzazione di infrastrutture di trasporto ferroviarie**, programmi di trasferimento del traffico dalla strada a modalità più sostenibili e azioni per lo sviluppo di strutture terminali intermodali.

Spunti di riflessione per condizionare gli scenari

La bussola per le nuove politiche dei trasporti

I traffici transalpini dipendono da politiche dei trasporti che devono avere una visione sistemica e basarsi su chiare strategie basate su:

- Infrastrutture in grado di permettere vere **innovazioni tecnologiche**
- Prassi e procedure in grado di superare le limitazioni ai processi di liberalizzazione**
- Specifica attenzione alla selezione di interventi puntuali** tesi all'integrazione con i terminal in grado di valorizzare la gestione della mobilità delle merci in transito

L'obiettivo deve essere chiaro: cogliere l'opportunità cruciale per avviare un nuovo processo di crescita basato sull'incremento degli interscambi commerciali attraverso la riduzione dei costi di trasporto e il miglioramento della qualità dei servizi.

E' evidente che per poter sostenere la crescita economica anche attraverso iniziative in grado di favorire strategie di back-sourcing e di re-manufacturing sia necessario un vero e proprio salto di qualità del sistema dei trasporti e della logistica, basato **sulle stesse parole d'ordine del manifatturiero: focus sull'integrazione internazionale, innovazione, qualità del servizio e delle infrastrutture, affidabilità e tracciabilità dei processi.**
