
Studi preparatori alla revisione del Piano Nazionale della Logistica

Scenari infrastrutturali nel Nord Ovest

Milano, 27 Febbraio 2012

Oliviero Baccelli
CERTeT – Università Bocconi

con la collaborazione di Francesco Barontini ed Eleonora Quacquarell



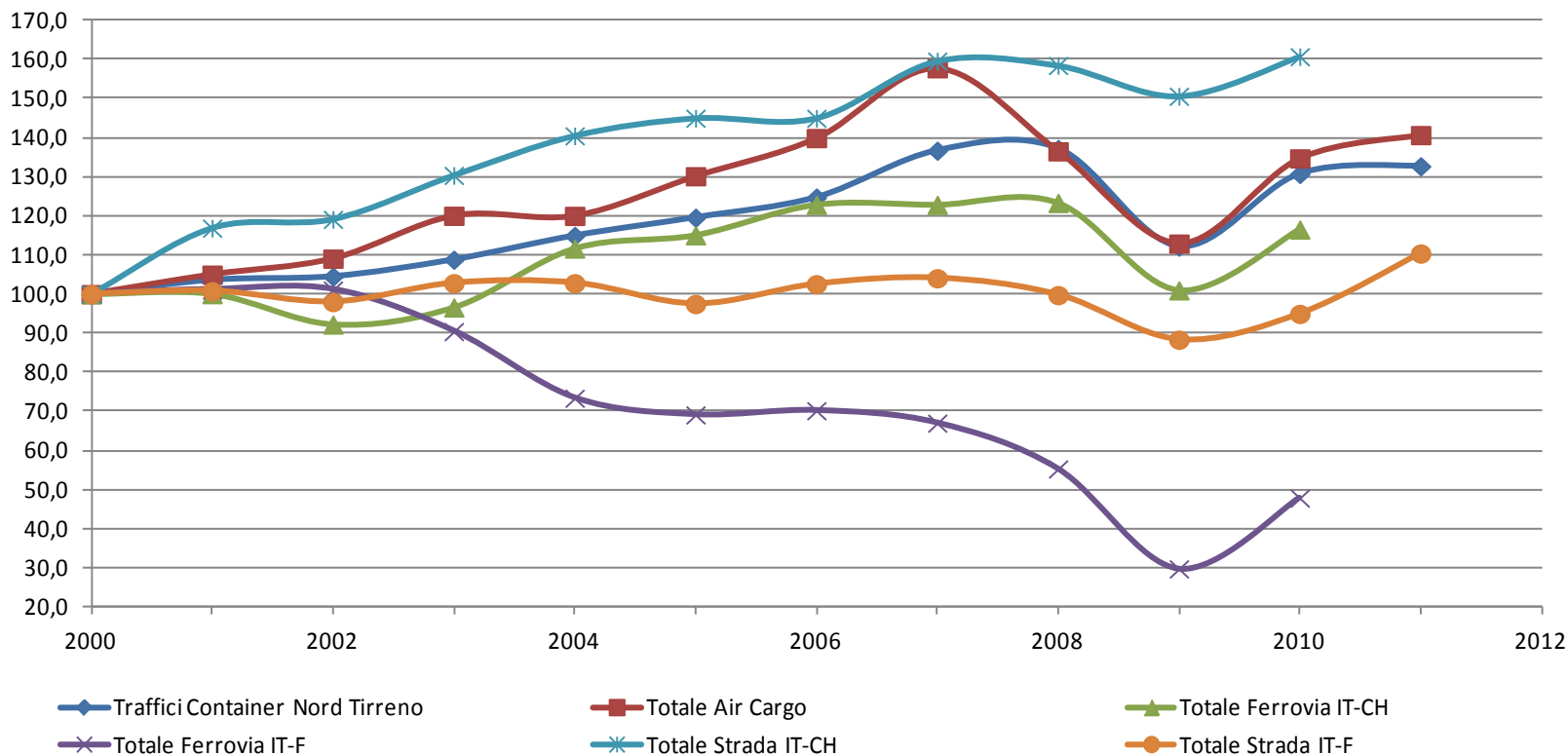
Università Commerciale
Luigi Bocconi

CERTeT
Centro di Economia Regionale,
dei Trasporti e del Turismo

I driver allo sviluppo della mobilità delle merci nel Nord Ovest

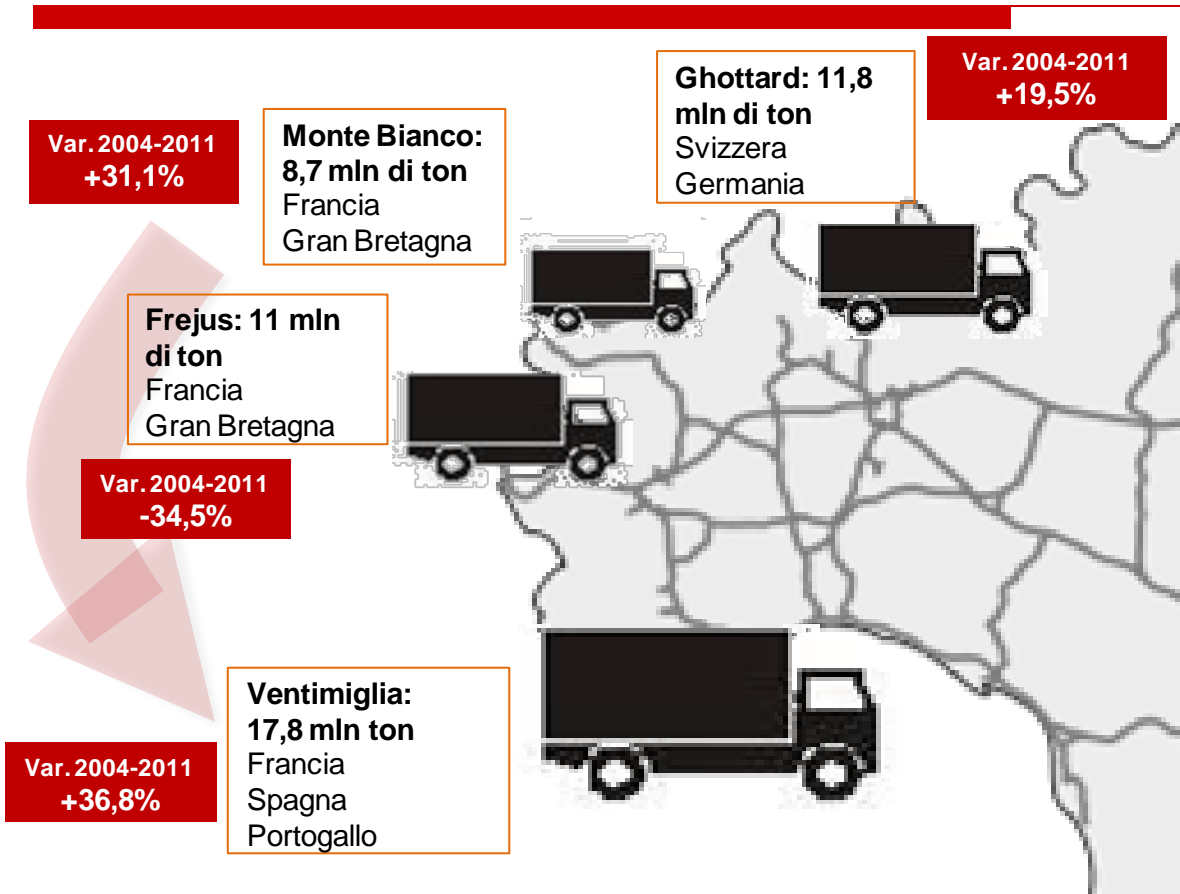
- Le **dinamiche demografiche** relative al Nord Ovest italiano mostrano un trend differente rispetto alla media italiana. Fra il 2000 e il 2010 la popolazione è aumentata ad una media annua dello 0,72% rispetto allo 0,57%. Fra il 2010 e il 2020 verrà registrata una crescita della popolazione del 3,5%, così come tra il 2020 e il 2030, periodo in cui vi sarà un aumento del 2%. Tali dinamiche riguarderanno soprattutto i centri produttivi, con un incremento del 4,8% a **Milano**, del 4,2% a **Bergamo** e del 6,8% a **Brescia** entro il 2020 (+300.000 in 10 anni abitanti nelle tre province).
- **Il NO ha una quota di mercato del 42% dell'import italiano e del 40% del export** (dati al 2010), con **un trend di sviluppo** dell'export in valore pari ad un + 11,4% nel 2011 (di cui +8,8% verso la UE e 14,9% verso extra UE) e un +8,9% nell'import (di cui +5,8% dalla UE e + 12,6 dalle nazioni extra UE)
- **L'evoluzione della portualità ligure** tra il 2000 e il 2011 e gli investimenti in corso permettono di candidare il NO ad essere il principale **gateway da Sud** per i flussi commerciali verso le aree produttive del Centro Europa.
- Le scelte di politica dei trasporti dei Paesi confinanti producano **effetti molto marcati su alcune tipologie di traffico**, con ad esempio un +65,5% della modalità combinato strada/rotaia non accompagnato nei transiti con la Svizzera tra il 2000 e il 2010.

L'andamento dei traffici attraverso le porte internazionali del Nord Ovest: molto eterogeneo a causa dell'intervento di politiche dei trasporti molto eterogenee



Fonte elaborazioni CERTeT su fonti varie, i dati dei traffici container hanno come unità di base i TEU, per le altre modalità l'unità di misura iniziale è la tonnellata

I trend dei traffici transalpini stradali verso Francia e Svizzera sono influenzati da scelte tariffarie

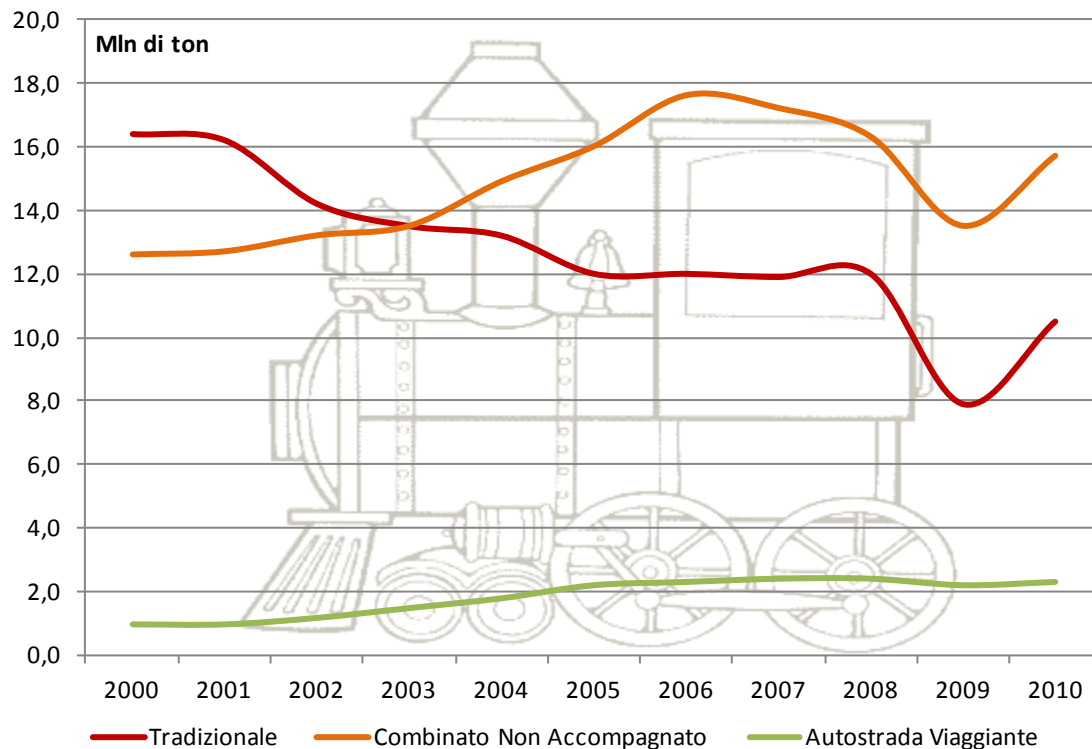


Gli aumenti tariffari presso il tunnel del Frejus e del Monte Bianco per il finanziamento delle opere di messa in sicurezza dei due valichi (seconda canna Frejus e adeguamento Monte Bianco) hanno prodotto un trasferimento dei traffici verso Ventimiglia. L'accordo Italia-Francia del 30 Gennaio 2012 intende modulare i pedaggi in base alle classi di inquinamento e adottare restrizioni su queste direttrici, con l'obiettivo di ottenere un riequilibrio modale in favore del trasporto ferroviario.

Fra il 2010 e il 2015 è quindi previsto un +20% del costo di attraversamento

Fonte elaborazioni CERTeT su dati di traffico veicolare al 2011, nel caso del Ghattard il dato è stato ricavato proiettando gli andamenti del primo semestre del 2011

I trend dei traffici transalpini ferroviari verso Francia e Svizzera



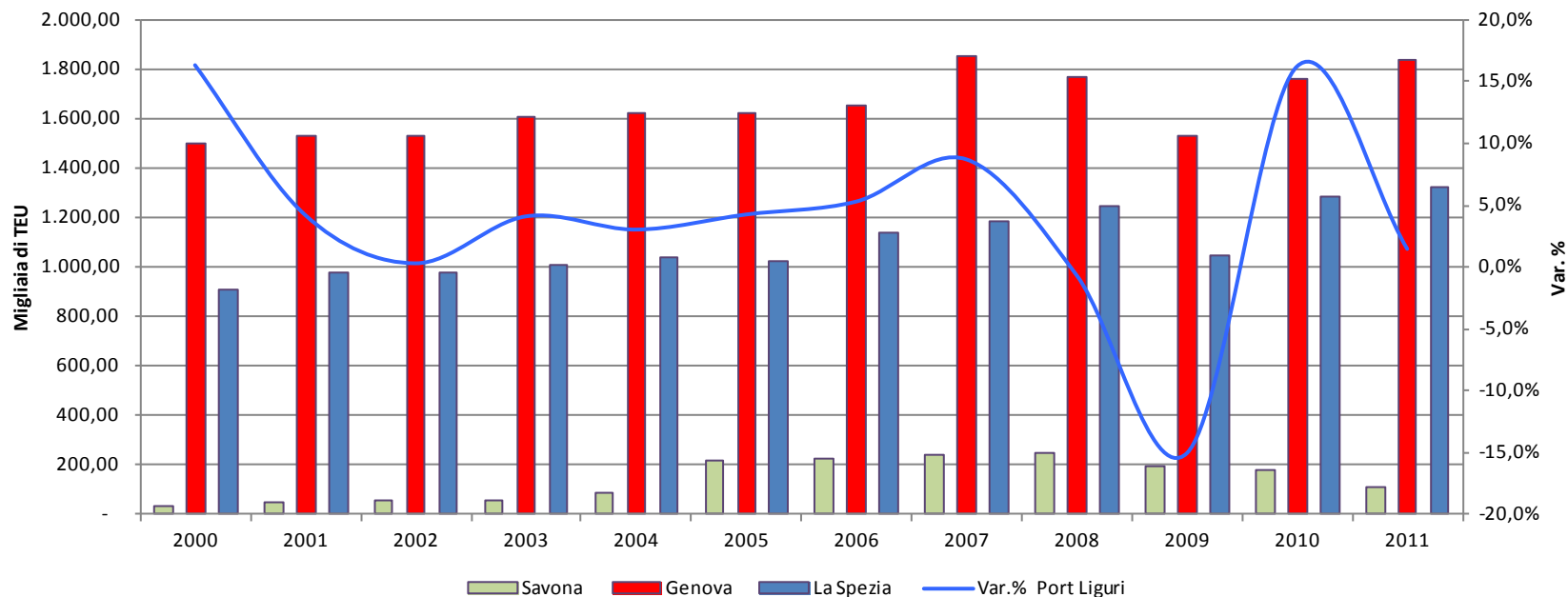
Fonte elaborazioni CERTeT su dati Alpinfo, nel caso dei traffici Autostrada Viaggiante per la Francia il calcolo della var.% è partito dal 2004

Francia
Var.%2000-2010
Carri Tradizionali: -44.8%
Combinato non
Accompagnato: -77.7%
Autostrada Viaggiante: +400%

Svizzera
Var.%2000-2010
Carri Tradizionali: -31.1%
Combinato non
Accompagnato: +65.5%
Autostrada Viaggiante: +80%

La CH incentiva il trasporto combinato strada rotaia transalpino con un contributo di 145 euro per spedizione e di 2.080 euro per treno

I trend dei traffici container nell'Arco Ligure



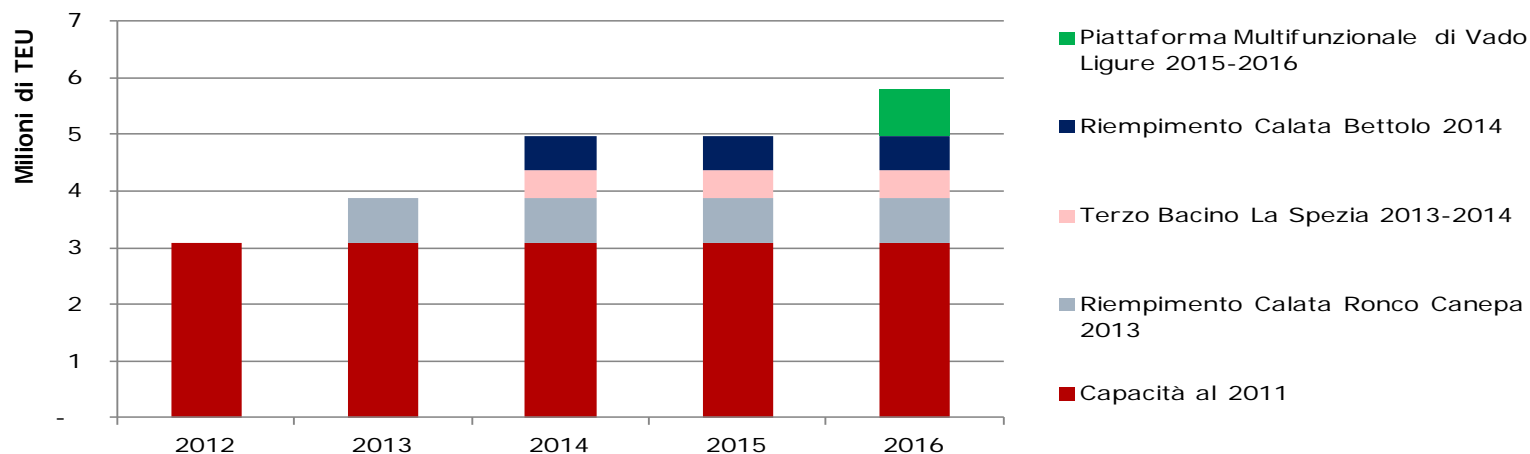
Tra il 2000 e il 2011 i traffici container sono aumentati del 34,4% (+750 mila TEU), con un tasso di crescita a Genova del 22,5% a La Spezia del 45,4% e Savona del 205,4%.

Complessivamente i tre porti rappresentano il 55% dei traffici marittimi di container in import ed export in Italia (dato al 2010).

Gli investimenti nella portualità ligure: obiettivo divenire gateway non solo per il Nord Ovest d'Italia ma anche per i mercati oltre le Alpi

Interventi nei Porti Liguri (2009-2017)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Piattaforma Multifunzionale di Vado Ligure												
Riempimento Calata Ronco Canepa												
Riempimento Calata Bettolo												
Terzo Bacino La Spezia												

- Nel 2011 i traffici container movimentati nei tre porti liguri è stato di circa 3,3 milioni di TEU (ai livelli pre-crisi), nel 2017 l'offerta sarà in grado di gestire quasi 6 milioni di TEU



Gli investimenti nei corridoi ferroviari TEN-T

LA DIRETTIVA CONNECTING EUROPE PREVEDE PER L'ITALIA 4 DEI FUTURI 10 CORRIDOI TEN-T:
MEDITERRANEO, GENOVA-ROTTERDAM, HELSINKI-VALLETTA, BALTICO ADRIATICO

□ **Mediterraneo:**

- Linea AV/AC Torino-Lione : 2023

□ **Genova-Rotterdam:**

- Asse ferroviario del Lötschberg e del Sempione: 2007
- Asse del San Gottardo: 2016 (tunnel di base del San Gottardo)
- Asse del San Gottardo: 2019 (tunnel di base del Ceneri)
- Linea Milano-Genova e Terzo Valico dei Giovi: 2020

□ **Helsinki-Valletta:**

- Tunnel di base del Brennero: 2022

□ **Baltico-Adriatico:**

- Tunnel di base del Semmering: 2022
- Linea del Koralm: 2022

Gli investimenti nei nodi e nelle infrastrutture di accesso

□ **Pedemontana Lombarda**
Completamento 2015

□ **Tangenziale Est Esterna di Milano**
Completamento 2015

□ **Bre.Be.Mi**
Completamento 2014

□ **Autostrada Asti-Cuneo**
Completamento 2019

□ **Nodo Ferroviario di Genova**
Completamento 2016



Gli investimenti sulle tratte transfrontaliere con la Francia e la Svizzera

Modalità	Valico	Opera	Effetti sui traffici	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026										
Valichi Italia-Francia																																								
Strada	Ventimiglia	Opere di messa in sicurezza sul versante francese	Restrizioni di carreggiata durante le ore notturne																																					
Strada	Frejus/Modane	Costruzione seconda canna di sicurezza	Aumento tariffario per l'attraversamento del Frejus e del Monte Bianco																																					
Strada	Monte Bianco	Opere di messa in sicurezza	Aumento della sicurezza lungo il tracciato del tunnel																																					
Ferrovia	Frejus Linea Tradizionale	Adeguamento Traforo	Chiusura del traforo in alcune ore del giorno																																					
Ferrovia	Torino-Lione	Costruzione tunnel di base	Aumento della capacità, riduzione dei tempi di attraversamento tra Milano, Torino e Lione, abbattimento dei costi sulle lunghe percorrenze																																					
Valichi Italia-Svizzera																																								
Strada	Gran San Bernardo	Costruzione seconda canna di sicurezza	Aumento della sicurezza lungo il tracciato del tunnel principale																																					
Strada	San Gottardo	Opere di ammodernamento del traforo	Chiusura totale dell'attraversamento																																					
Ferrovia	Sempione	Opere di ammodernamento del traforo	Riduzione della capacità e attraversamento su binario singolo																																					
Ferrovia	Lötschberg	Costruzione tunnel di base	Aumento della capacità, riduzione dei tempi di attraversamento tra Berna e Briga e in ottica di corridoio tra il Nord Italia e il Centro Europa, abbattimento dei costi sulle lunghe percorrenze																																					
Ferrovia	San Gottardo	Costruzione tunnel di base	Aumento della capacità, riduzione dei tempi di attraversamento tra Lugano e Zurigo e in ottica di corridoio tra il Nord Italia e il Centro Europa, abbattimento dei costi sulle lunghe percorrenze																																					
Ferrovia	Ceneri	Costruzione tunnel di base	Aumento della capacità, riduzione dei tempi di attraversamento tra Lugano e Zurigo e in ottica di corridoio tra il Nord Italia e il Centro Europa, abbattimento dei costi sulle lunghe percorrenze																																					

Le policies che saranno in grado di influenzare i flussi internazionali di lunga distanza nel Nord Ovest: il caso del Gottardo

I traffici di media e lunga distanza di attraversamento delle Alpi saranno influenzati in modo determinante dalle scelte di politica e regolazione dei trasporti europee e svizzere

Ad esempio, sulla base dello **studio ALBATRAS**, commissionato dalle nazioni transalpine coinvolte nel processo definito "Seguiti di Zurigo", al 2020 **sull'asse del Gottardo** (dove attualmente transitano 26 mln di ton di cui 15 via ferro e 11 via strada) potrebbero passare:

- ❑ 29 milioni di ton via ferro (il 90% in più rispetto al 2010) e 11 mln di ton via strada, se non vengono introdotte modifiche al quadro attuale
- ❑ Oppure 37 milioni di ton via ferro (il 150% in più rispetto al 2010) e 6 via strada, se viene introdotta la borsa dei transiti alpini
- ❑ Oppure 35 milioni di ton via ferro e 9 via strada, se viene aumentato il livello del pedaggio

Gli effetti sulla rete di trasporto e sul sistema logistico del Nord Ovest sono ben differenti nelle tre possibili ipotesi

Scenari infrastrutturali nel Nord ovest

Alcuni fenomeni sono da considerare invariati nello scenario al 2020

- Crescita socio demografica concentrata in alcune province
- Sviluppo degli interscambi commerciali comunitari e intercontinentali
- Scelte di efficientamento e di sviluppo di economie di scala da parte degli operatori sempre più multinazionali

La risposta in termini infrastrutturali è chiara: rispondere alle esigenze di nuova domanda con l'efficientamento della rete esistente, superamento delle strozzature nodali all'interno di una visione di corridoi europei in grado di permettere un reale salto di qualità della rete.

Le scelte infrastrutturali devono però essere affiancate da **politiche di accompagnamento e di coordinamento** di medio e lungo periodo:

- Individuazione della scelta di regolazione dei traffici transalpini e quindi della modalità prevalente sugli assi Nord – Sud ed Est-Ovest
 - Iniziative di accompagnamento alla liberalizzazione del trasporto ferroviario, sia di navettamento da e per i porti sia di tipo transalpino
-