



Federchimica 12a Conferenza Logistica:

"La Sostenibilità della Supply-Chain come fattore di rilancio della filiera chimica"

Come far crescere l'Intermodalità per una gestione più sostenibile della logistica

Giancarlo Laguzzi

Milano, 1 luglio 2015

Agenda

A L'intermodalità dopo il nuovo valico del Gottardo

B L'andamento della ferrovia negli ultimi anni

C Vantaggi per l'ambiente dell'intermodalità

D Criticità ed Opportunità

A

L'intermodalità
dopo il nuovo valico
del Gottardo

B

L'andamento
della ferrovia
negli ultimi anni

C

Vantaggi per
l'ambiente della
intermodalità

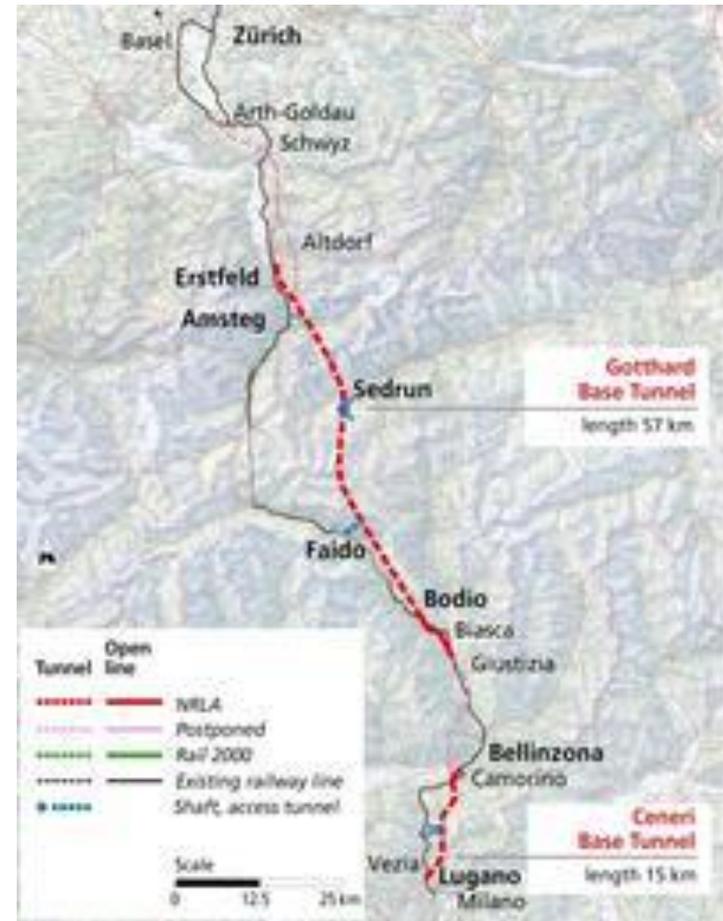
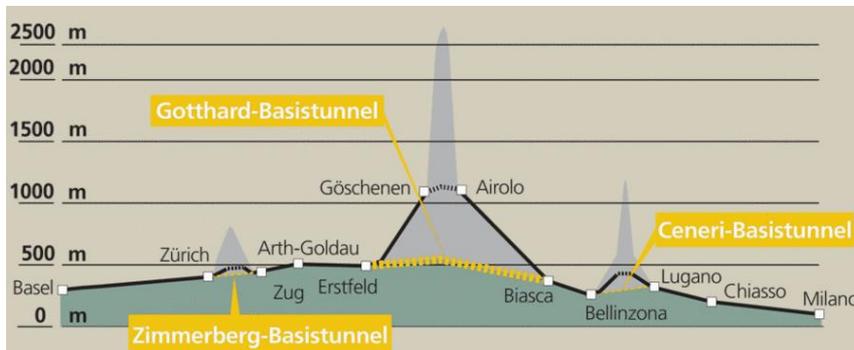
D

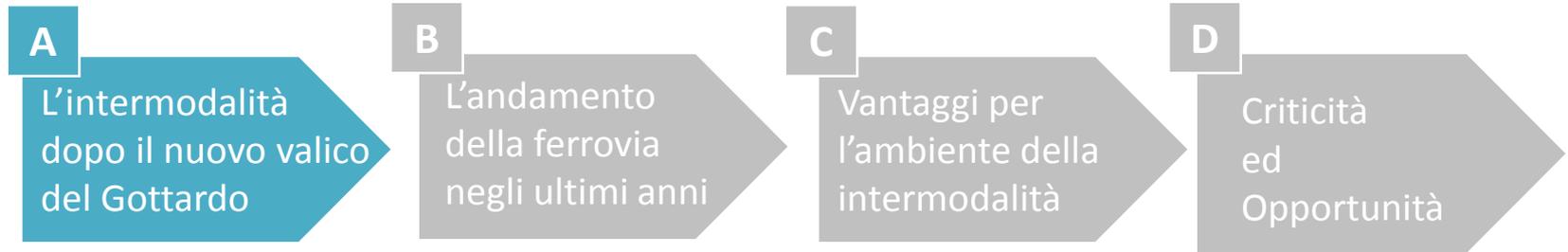
Criticità
ed
Opportunità

Il Tunnel di base ha lunghezza 57 km e consente:

➔ l'incremento delle velocità e della capacità

➔ minori costi di trazione
(le minori pendenze consentono l'impiego della
sola locomotiva titolare, oggi servono due
locomotive aggiuntive in tripla trazione)





Il nuovo Gottardo è un progetto di sistema e non comprende solo una lunghissima galleria:

Per esempio in Italia, con fondi Svizzeri, Rfi sta adeguando i moduli linea e le gallerie per consentire treni merci fino ai Terminal della Lombardia, Piemonte, Veneto ed Emilia

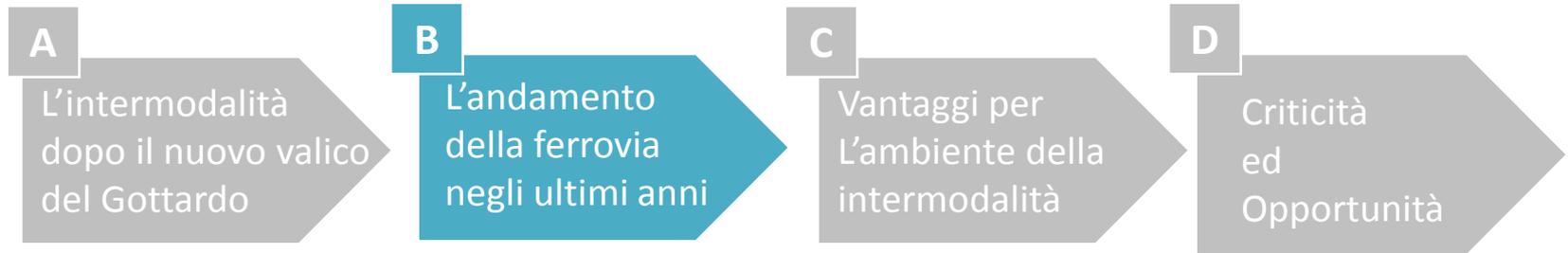
➡ di lunghezza fino a 750 metri e senza limiti di sagoma.

Sempre in Italia , ed ancora con fondi Svizzeri, dopo avere realizzato il terminal Hupac di Busto Arsizio, sono in hupgrading su aree Fs i terminal intermodali Hupac di Milano Smistamento, Brescia e Piacenza.

Ma non solo, dopo l'apertura all'esercizio , sistemi di rimodulazione del pedaggio per l'autotrasporto approvati con referendum unitamente all'investimento, consentiranno una ulteriore competitività della ferrovia fino alla saturazione della nuova potenzialità.



La riduzione dei costi e l'effetto rete dei terminal intermodali aumenteranno la competitività dei porti e dei mercati del Nord Europa nonché dell'Hub di Basilea.



La Ferrovia complessivamente è passata da 70,7 milioni di treni km del 2008 a soli 43,7 milioni del 2014 con una diminuzione di circa il 40%.

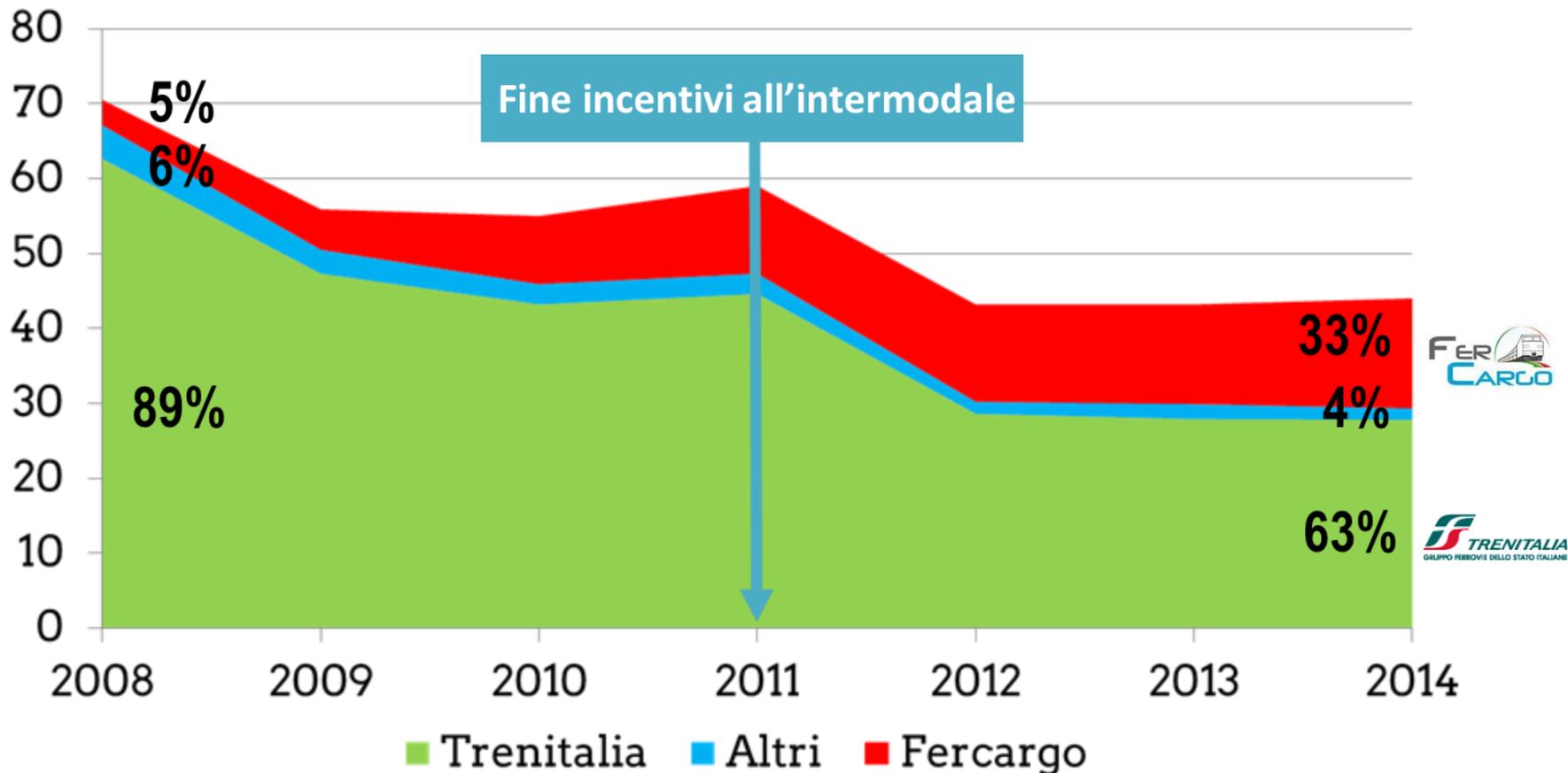
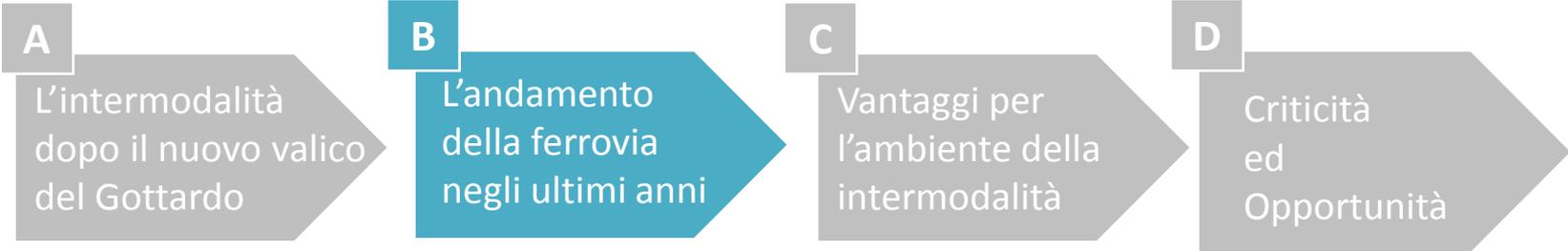
- ➔ Trenitalia è passata da 62,8 mil tkm a 27,8 mil tkm dimezzando i volumi
 - ➔ Fercargo è passata da 3,4 tkm a 14,7 tkm quadruplicando i volumi.
- } **vedi successiva slide**

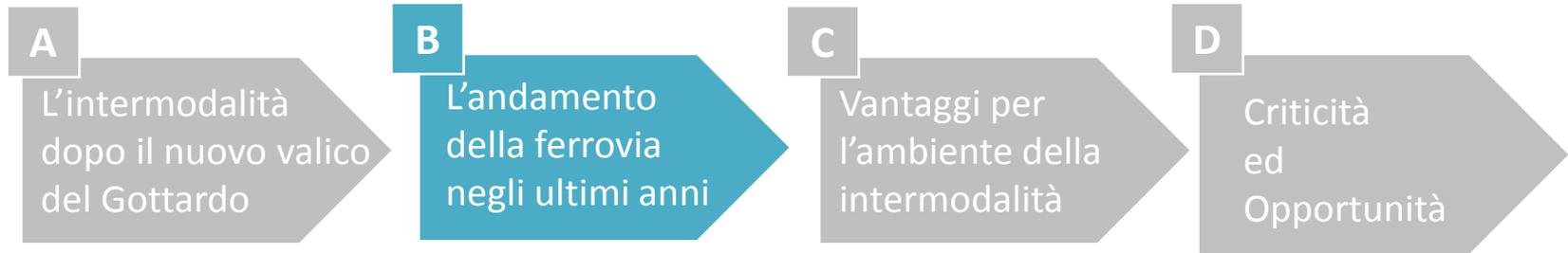
Ma non solo:

- ➔ Trenitalia Cargo ha sempre avuto fino a tutto il 2014 un contributo annuale di 128 milioni di € .
- ➔ Fercargo non ha invece mai avuto nessun sostegno né diretto né indiretto .



La crescita delle Imprese aderenti a Fercargo è stata quindi imprenditoriale ma ha solo mitigato il crollo dei volumi di Trenitalia Cargo e della fine degli incentivi all'intermodalità .





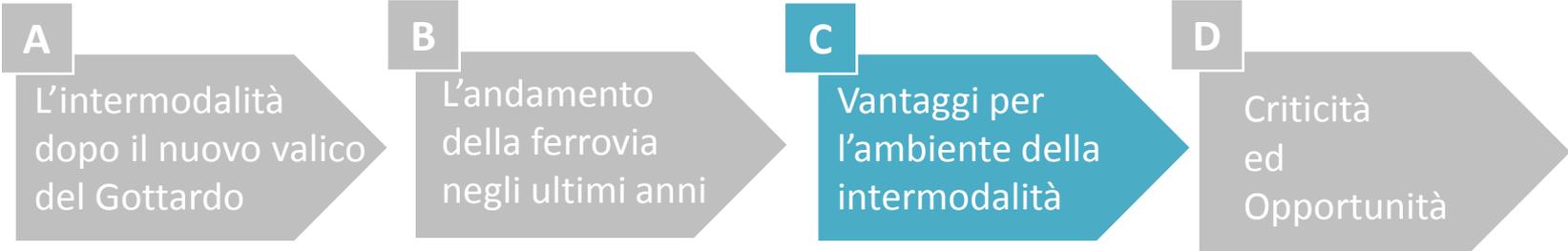
Oggi esiste un mercato competitivo di circa 20 Imprese ferroviarie merci il cui trend però, come testimoniano gli ultimi anni, non riuscirà ad incrementare la quota ferroviaria di mercato se non si interviene sull'attuale contesto.

E gli effetti del Gottardo, positivi sul traffico internazionale intermodale, comprimeranno quello domestico per l'incremento dell'area di influenza dei porti /mercati del nord e per il breve tragitto dal confine ai terminal del nord Italia se non si reagisce con:

- ➡ una sinergia tra i vari attori tale da massimizzare l'effetto rete in Italia con penalizzazione/premialità per i comportamenti virtuosi
- ➡ l'utilizzo dei 100 milioni di € stanziati dalla Legge di Stabilità (quota dei 128 milioni dati da anni a Trenitalia Cargo per il servizio universale merci e superati grazie ad un ricorso alla Comunità Europea di Fercargo)



In parallelo si deve attivare un piano di investimenti ed azioni di sistema che traguardi al medio periodo e che superi la vecchia logica infrastrutturale.

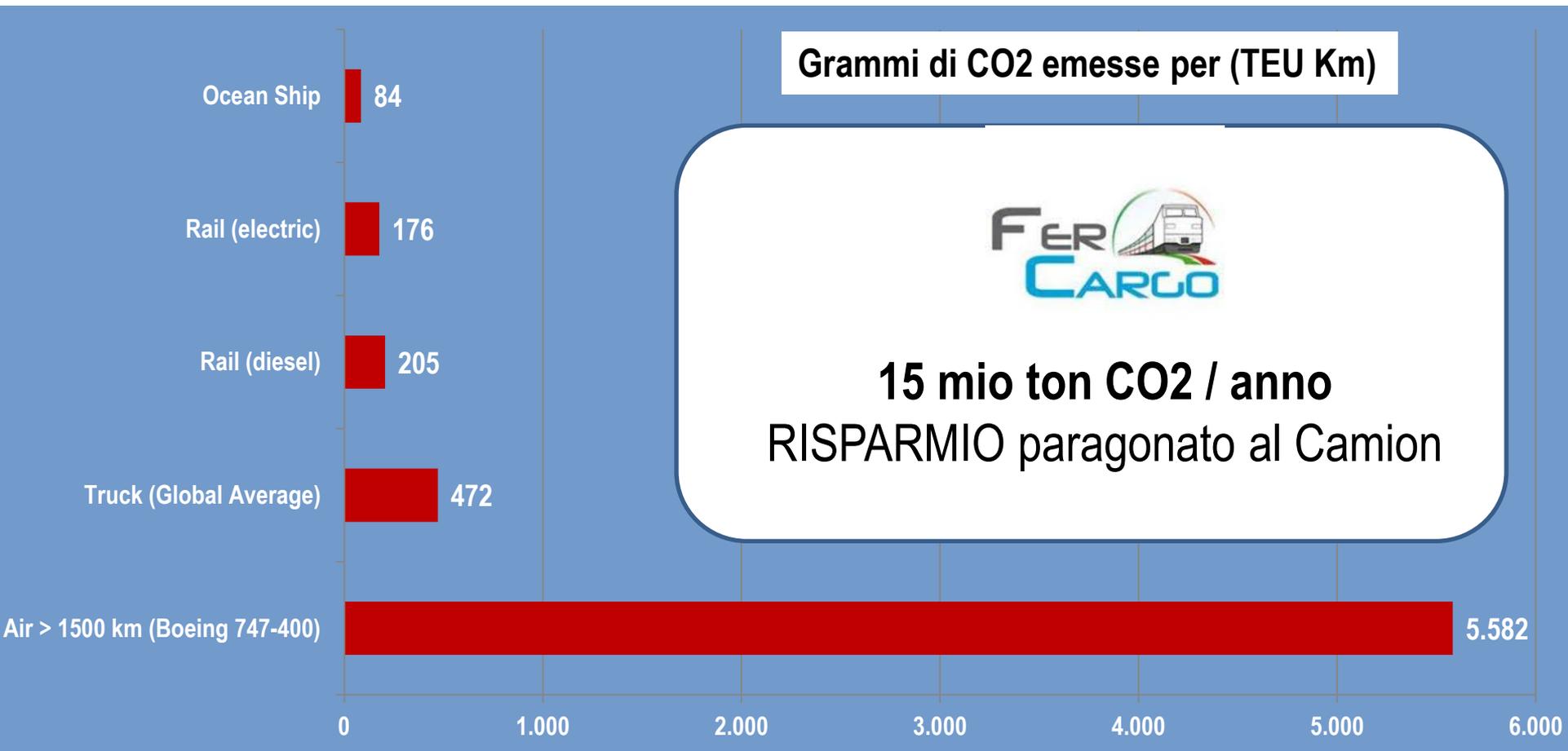
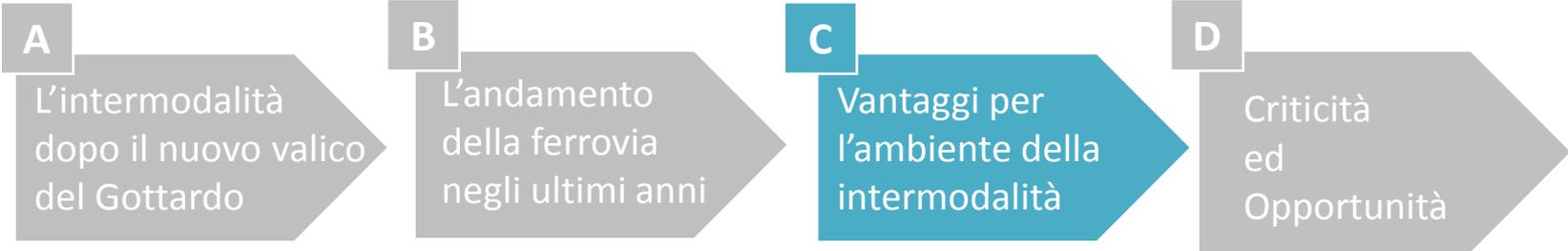


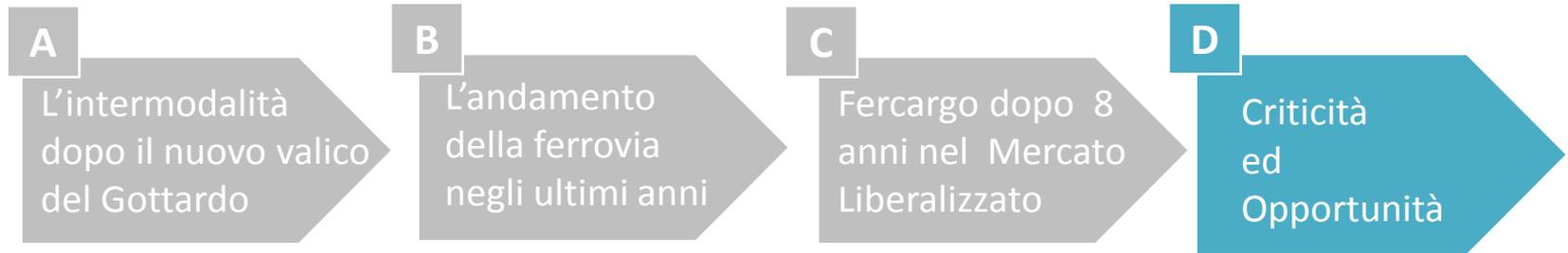
215 Km  20 tons (average)

215 Km  40 x 20 tons (average)

RISPARMIO ENERGIA

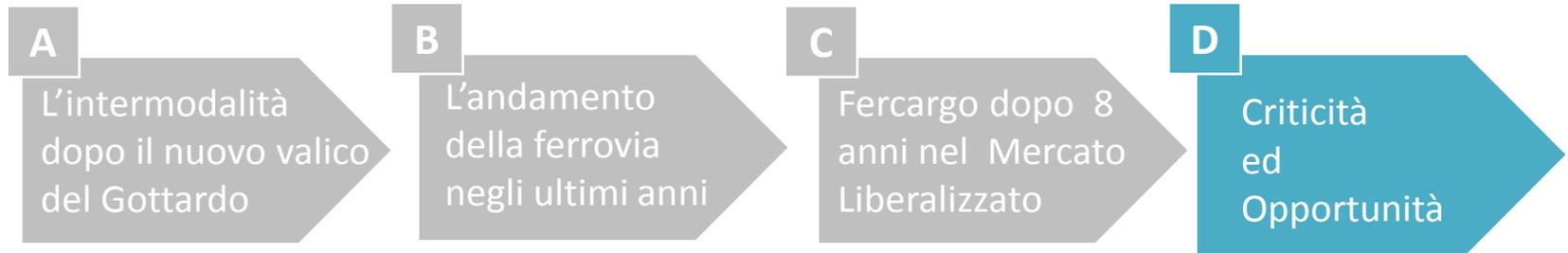
1/3





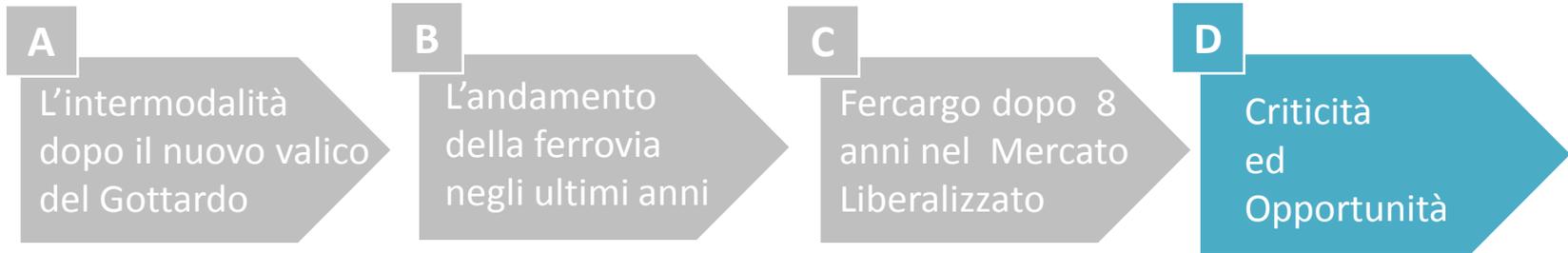
Criticità:

- ➔ mancanza di un effetto «rete» dei vari attori dell'intermodalità (Imprese Manifatturiere, Imprese Logistiche, Imprese dell'Autotrasporto ed Imprese Ferroviarie) che ricercano un proprio singolo posizionamento con comportamenti non sinergici.
- ➔ investimenti ed incentivi non focalizzati;
- ➔ debolezza dell'autotrasporto a seguito dell'ingresso degli operatori dei Paesi dell'Est che sono entrati nell'Unione Europea e che fanno dumping sui costi;
- ➔ nuova galleria del Gottardo ed interventi sistemici relativi che aumenteranno la competitività dei porti e delle aree industriali del Nord Europa;
- ➔ effetto mediaticamente negativo del processo della Strage di Viareggio di cui nell'estate 2016 si avranno le richieste di condanna dei PM ed entro l'anno il giudizio di 1^a grado.



Opportunità:

- ➡ effetto significativo dell'avvio della sinergia tra i vari attori ,in un contesto storicamente inesplorato;
Confindustria e Federchimica devono essere parti attive della logistica intermodale.
- ➡ contributo virtuoso allo sviluppo del ferroviario destinando i 100 milioni stanziati all'intero mercato delle Imprese Ferroviarie anziché solo a Trenitalia Cargo riducendo il pedaggio e **correlandoli ai livelli di produzione e non erogandoli come sussidio;**
- ➡ definizione delle modalità di cambio dei semirimorchi da normali ad unificati con presa per le pinze adatti all'intermodalità;
- ➡ privatizzazione delle Fs e progetto delle Newco Trenitalia Cargo alle dipendenze della Holding con autonomia di impresa (oggi gli utili Passeggeri non impongono comportamenti virtuosi a Cargo, almeno con la velocità necessaria)



Qualche riflessione conclusiva:

➡ lo sviluppo ferroviario sarà al max una percentuale di split modale di 2 – 3 punti anno, **in valore assoluto comunque piccolo;**

➡ **la maggior parte dello sviluppo dovrà essere colto dalla chimica** perché una forte intermodalità internazionale ed il processo di Viareggio possono attivare, anche se con motivazioni tra loro indipendenti, misure penalizzanti per le merci pericolose.



ciò suggerisce proattività del settore chimico vs l'intermodalità