



STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD OVEST

ALESSANDRIA - 21 APRILE 2022

Il mondo dell'Autotrasporto

Il mondo dell'Autotrasporto costituisce per il nostro paese la vera struttura portante della logistica, movimentando oltre il 90% dell'intero volume merci; ha saputo superare fattori complessi come la pandemia e le sue restrizioni continuando a garantire il servizio al paese e sta affrontando ora la crisi energetica; nonostante questo continua ad assicurare la distribuzione delle merci per l'industria e per il consumo.

*Abbiamo assistito in questi anni alla forte crescita delle autostrade del mare (**dai dati Assoporti si evidenzia un aumento di volume di unità Ro-Ro dai 4,2 milioni nel 2017 ai 6,3 milioni nel 2021**) con effetti sulla direzione Nord-Sud già in qualche modo rilevabile e ad un forte e significativo aumento della componente semirimorchi sul vettore ferroviario (**ricordo, facendo l'esempio del caso Novara, che il rapporto tra containers-casse mobili e semirimorchi nella composizione di un treno è passato da una quota del 65-35% del 2016 alla situazione di oggi che vede un rapporto ribaltato al 35-65%**); questo dimostra una sempre maggior sensibilità da parte delle imprese dell'autotrasporto ad utilizzare nave e treno per ottimizzare la loro catena logistica.*

In termini di pianificazione vanno pensati sulle varie direttrici di rete punti dedicati ai servizi per quel comparto, con aree di sosta a standard europeo per garantire condizioni più favorevoli e servizi adeguati agli operatori, sfruttando anche gli incentivi che derivano dalle varie risorse dei vari programmi d'investimento; in questo quadro vanno poi con oggettività affrontate le tematiche legate all'utilizzo di aree buffer a servizio della portualità, lasciando la gestione delle stesse alle organizzazioni e ai consorzi dell'Autotrasporto, senza imporre schemi predeterminati. La grande dinamicità e resilienza delle imprese dell'autotrasporto ci fanno pensare ad una prospettiva positiva, sempre che da parte dei decisori Istituzionali continui ad esserci sensibilità per le emergenze che quel settore sta affrontando.



STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD OVEST

ALESSANDRIA - 21 APRILE 2022

Il Trasporto Ferroviario e le Imprese Ferroviarie

*Il Trasporto ferroviario merci rappresenta un componente significativa, dobbiamo però ricordare che in Italia si è passati da 70,7 milioni di treni km del 2008 ai soli 47,3 milioni del 2020 con una diminuzione di circa il 33%; questa tendenza **sta ora mostrando segni di miglioramento grazie alla presenza delle nuove imprese ferroviarie che si sono affacciate negli ultimi 5 anni sul mercato**.*

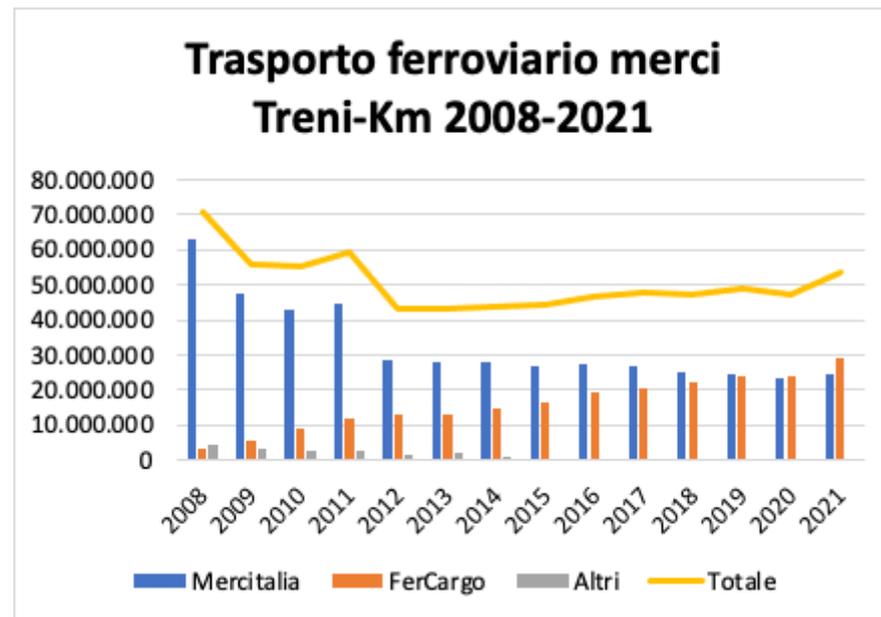
*Le nuove Imprese Ferroviarie sono cresciute in termini di volume trasportato mediamente di oltre il 20% con punte di oltre il 50% ed **oggi detengono il 52% del trasporto nazionale ed il 62% di quello internazionale**.*

***Non ha cessato l'attività nessuna Impresa Ferroviaria**, negli ultimi due anni ci sono stati ingressi di Azionisti (Fondi d'investimento) che non avevano precedentemente interessi nelle attività di logistica e trasporto ferroviario, e questo per le potenzialità del settore e per la **grande dinamicità che lo contraddistingue**.*

*Recentemente **il Ministro Giovannini ha parlato di un grande player italiano della logistica** partendo da una profonda riorganizzazione del Gruppo FS, questa è un'esigenza vera ed il grafico qui accanto lo evidenzia.*

Auguriamoci di non dover attendere anni per veder finalmente operativo questo nuovo soggetto.

Certo 6 anni fa non avremmo potuto vedere la figura che segue, e questa è una piacevole realtà !



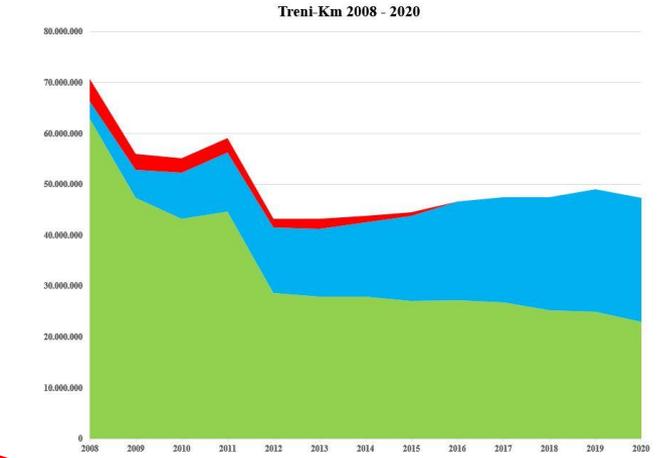
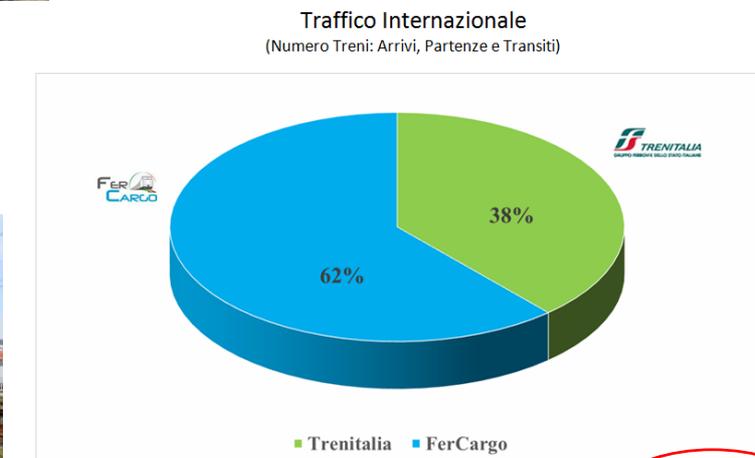


STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD OVEST

ALESSANDRIA - 21 APRILE 2022

Ing. Canavese
CIM Novara

Le Imprese Ferroviarie, una dinamica positiva e la lenta risalita nei volumi ferroviari.





STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD OVEST

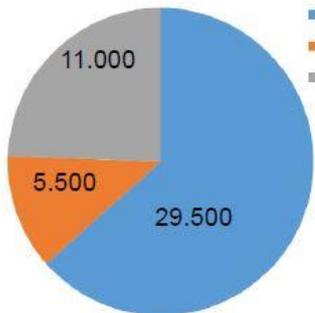
ALESSANDRIA - 21 APRILE 2022

I Terminali Intermodali

Lo sviluppo dei terminali intermodali rappresenta uno degli elementi più significativi per la crescita della logistica nell'intero paese, in modo particolare per l'area del Nord-Ovest che rappresenta la cerniera ideale per gli scambi con il mercato europeo. Negli ultimi sei anni sono state **realizzate e/o avviate-progettate opere per oltre 400 milioni di euro** che accresceranno la potenzialità già oggi espressa.

- 65 Milioni di tonnellate di merce movimentata nel 2019 (+1 milione di UTI)
- 50.000 treni arrivati/partiti nel 2019
- 25.000 mezzi pesanti entrati/usciti

	2019	2018	2017	2016	2015
Treni anno	49.797	47.616	45.097	49.306	47.388
Container	353.873	339.828	352.991	470.919	548.369
Casse Mobili	342.434	331.691	318.861	294.934	303.913
Semirimorchi	348.730	352.691	316.861	310.255	266.483
Ro.La	9.533	10.907	18.901	18.901	26.967

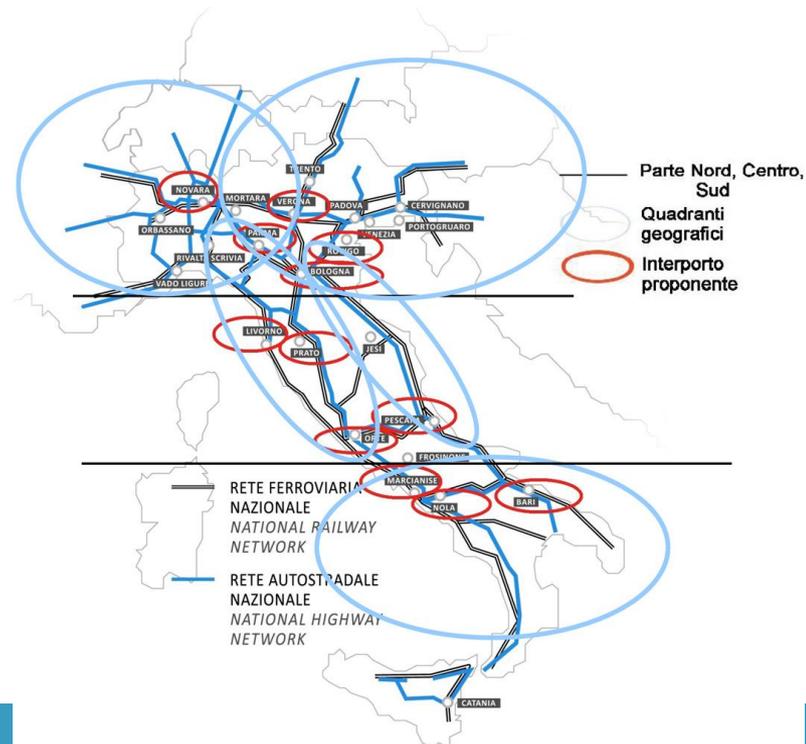


- Combinato terrestre
- Intermodale marittimo
- Convenzionale



Dati nazionali pre pandemia

Dati UIR





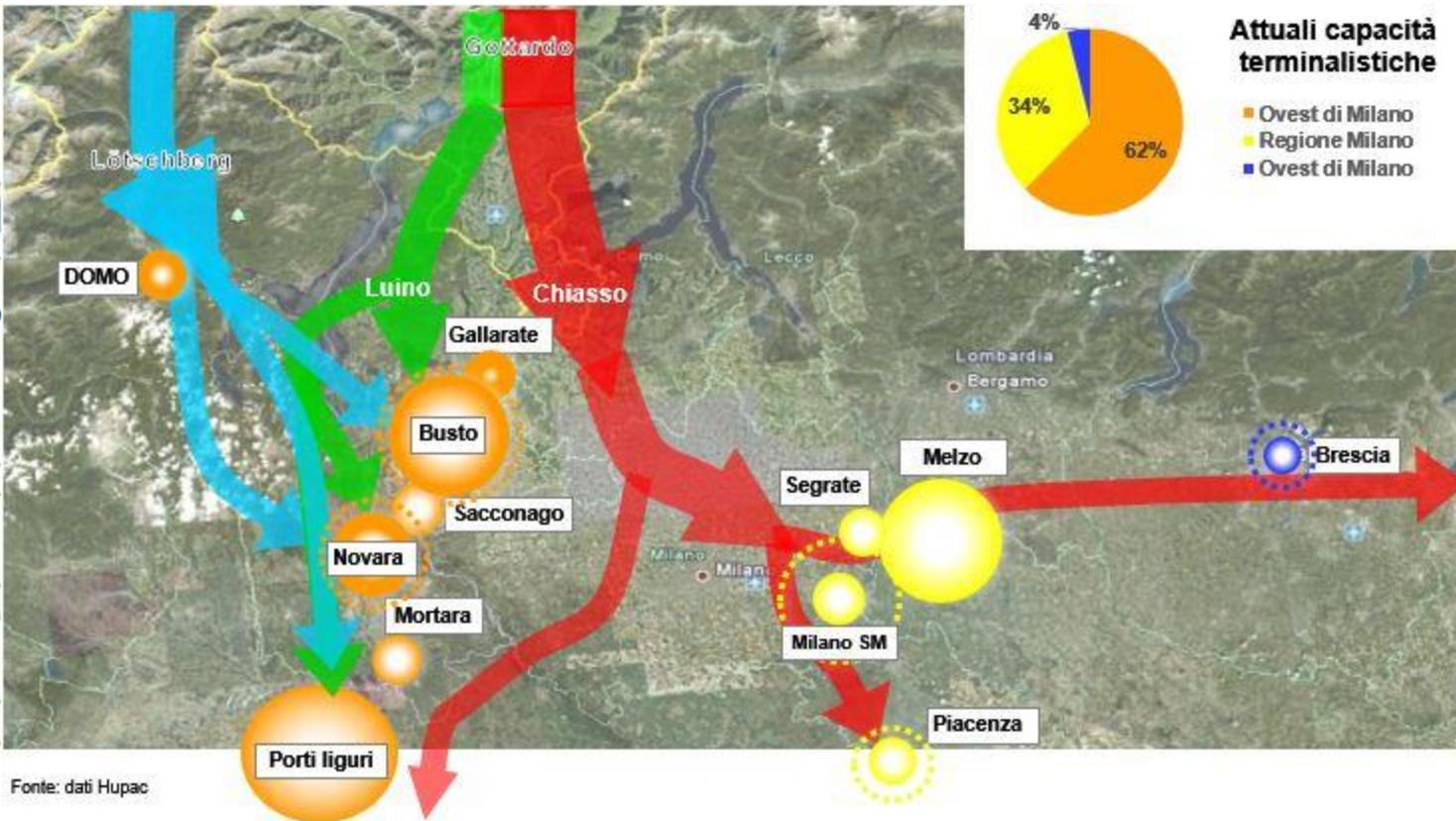
STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD OVEST

ALESSANDRIA - 21 APRILE 2022

Capacità terminalistiche nel Nord Ovest

Principali Hub Logistici sull'asse Nord-Sud

In rosso la presenza di Hupac.



Fonte: dati Hupac



STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD OVEST

ALESSANDRIA - 21 APRILE 2022

I Terminali Intermodali

Se limitiamo l'esame all'area del Nord-Ovest, gli elementi significativi di questo sviluppo sono riferiti ai comparti di Torino Orbassano , S.I. TO, Novara, Milano Smistamento, Piacenza , Brescia, Mortara, Melzo e Rivalta.

Su questi terminali oggi si movimentano circa 2 milioni di teu con oltre 70.000 treni anno; è ragionevole pensare che completando gli sviluppi oggi avviati si possano raggiungere i 3 milioni di teu con oltre 110.000 treni anno (immaginiamo la valenza trasportistica del completamento della Torino-Lione su infrastrutture fondamentali quali il nodo logistico Torinese) .

Gli elementi fondanti delle nuove progettazioni sono l'utilizzo di sistemi di movimentazione basati su Transtainers elettriche al posto delle attuali semoventi diesel che permettono un miglior utilizzo degli spazi operativi con capacità operative quasi doppie , una forte riduzione delle emissioni, un significativo miglioramento sul piano della sicurezza sul lavoro unitamente a sistemi di gestione informatizzati per il controllo in rete di tutto il ciclo logistico.

*Elemento propulsivo di questa crescita è per molti versi la migliorata redditività ferroviaria ottenuta con la messa in funzione dei nuovi valichi alpini che hanno permesso **una riduzione dei costi (del 20 – 30%)** grazie all'aumento della lunghezza dei treni da 500-600 mt a 750 mt, della capacità trainante da 1.200 ton a 2.000 ton, e della possibilità di utilizzare una sagoma adatta all'utilizzo intermodale (P400).*

Sul corridoio del Gottardo, dopo la realizzazione del nuovo passante ferroviario, la quota ferroviaria è del 74,9 % e nel 2021 il traffico su ferro è aumentato del 17,3% mentre quello su gomma è sceso dello 0,23%. Mi sembra doveroso l'apprezzamento della forte azione del Governo Svizzero , d'intesa con il Governo Nazionale, a sostegno di molte delle nuove iniziative.



STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD OVEST

ALESSANDRIA - 21 APRILE 2022

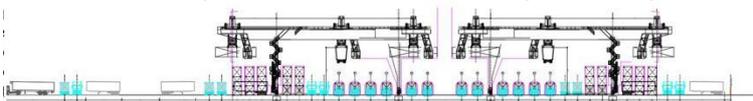
Per dare una più concreta visione di questo nuovo indirizzo e dei forti investimenti in corso o programmati vediamo alcuni esempi dai terminali del Nord-Ovest

POTENZIAMENTO DEL TERMINAL INTERMODALE

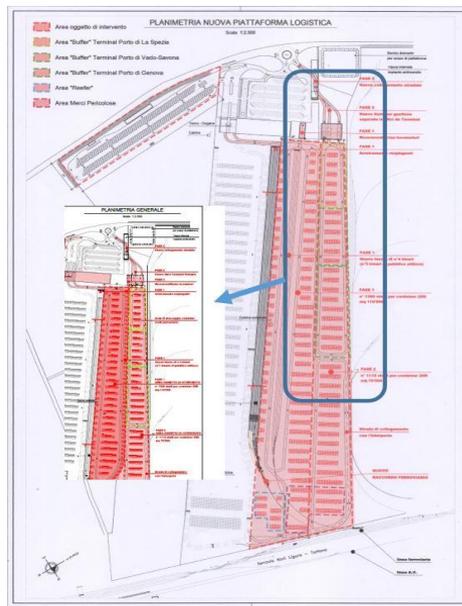
S.I.T.O Spa



Interporto di Novara C.I.M. (Hupac – Satap)



Progetto ampliamento Rivalta RTE



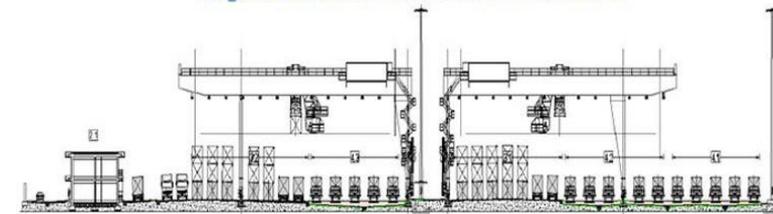
Terminal RHM di Melzo - Gruppo Eurogate (Contship)



Piastra logistica di Milano Smistamento TERALP (Terminal AlpTransit) (Mercitalia – Hupac)



Progetto nuovo terminale Milano Smistamento





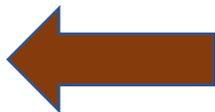
STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD OVEST

ALESSANDRIA - 21 APRILE 2022

I Terminali Intermodali



Movimentazione con Reach Stackers,
Necessità di maggiori spazi, semoventi diesel .



Movimentazione con Transtainers
Miglior utilizzo degli spazi con produttività
elevata, macchine elettriche e aumento degli
standard di sicurezza.



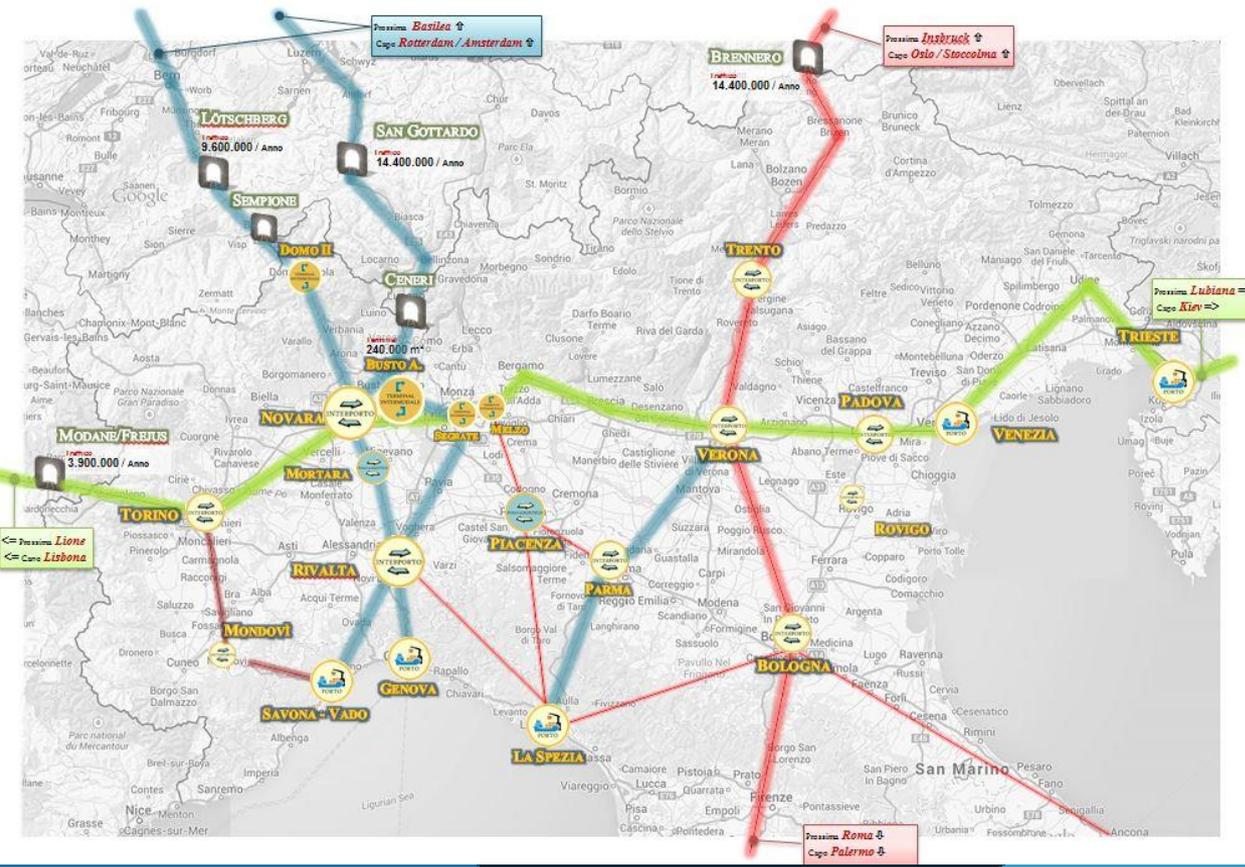


STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD OVEST

ALESSANDRIA - 21 APRILE 2022

Ing. Canavese
CIM Novara

La portualità



Partiamo dallo scenario rappresentato a fianco con la rete delle dorsali TEN e i vari centri intermodali che ne costituiscono i punti di alimentazione.

Gli assi Nord-Sud sono tagliati dal corridoio orizzontale della Lisbona-Kiev (Corridoio 5); questa linea rappresenta in qualche modo una frattura tra i flussi logistici.

I terminali su questa linea lavorano fondamentalmente sul traffico europeo e garantiscono gli scambi tra le aree produttive del centro Europa e le nostre aree produttive con distribuzioni su Piacenza e Bologna e Sud Italia, ma mentre stanno crescendo gli scambi con le strutture del centro e Sud Italia sono praticamente trascurabili le relazioni con la nostra portualità, mentre a Nord i sistemi portuali costituiscono una grandissima fonte di alimentazione per il sistema logistico.



STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD OVEST

ALESSANDRIA - 21 APRILE 2022

Ing. Canavese
CIM Novara

- *Sull'area compresa tra Novara e Melzo vengono trattate merci per circa 2 milioni di TEU con l'operatività di oltre 60.000 treni/anno;*
- *Il 90% della merce trattata ha provenienza e destino su traffico transalpino **con una quota riferita alla sola portualità del Nord-Europa del 40%** ;*
- *Pochi terminali hanno relazioni con la portualità ligure e da questo punto di vista la nostra rete intermodale rappresenta il punto terminale di una catena logistica alimentata da Nord, non solo dal suo sistema industriale ma anche dal suo sistema portuale;*
- *Dai nostri terminali portuali serviamo esclusivamente il mercato nazionale e abbiamo difficoltà ad impostare in modo consistente quote di traffico verso il mercato europeo contendibile (Svizzera, Baviera , area di Stoccarda) .*

*Se analizziamo i sistemi in atto nella portualità più evoluta (anche nazionale) vediamo che elemento fondamentale per l'accesso ai mercati è la modalità ferroviaria connessa strettamente all'utilizzo dei retroporti .Retroporti intesi come una rete di strutture intermodali in cui si raccoglie la merce dai vari terminali portuali **o addirittura da porti diversi** e da quelle strutture la si inoltra sulle singole destinazioni; in questo modo si può contare su volumi significativi e costanti che permettono di raggiungere la massa necessaria al riempimento dei singoli treni per ogni destinazione (caratteristica fondamentale per un servizio ferroviario stabile).*

Questo tema va visto però con realismo, ci confrontiamo con strutture portuali che movimentano 25 milioni di Teu/anno (Anversa Rotterdam) contro i nostri 6 milioni complessivi dei porti del nord Tirreno e Nord Adriatico, con territori che hanno fatto delle infrastrutture logistiche un asset fondamentale delle loro economie e che quindi hanno un fortissimo livello di competitività e di affidabilità.

A nostro vantaggio la considerazione che quei sistemi sono più lontani dai mercati ed il tempo di consegna attraverso di loro è più lungo (mediamente 6 giorni), i percorsi sono poi a maggior impatto ambientale sia in termini di trasporto marittimo che terrestre .



STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD OVEST

ALESSANDRIA - 21 APRILE 2022

*Il tema della portualità come abbiamo visto non è di semplice soluzione; abbiamo volumi ridotti in relazione ai sistemi concorrenti, scontiamo la necessità di utilizzo di una rete ferroviaria ancora inadeguata (oggi dai porti possiamo uscire con treni da 550 metri e il terzo valico non sarà pienamente operativo prima del 2027 senza il completamento della linea su Milano) , abbiamo terminali portuali non in grado di garantire volumi stabili e regolari per le destinazioni più richieste dal mercato e poca propensione a fare sistema. **Ed è ancora molto forte nell'ambiente portuale una situazione non favorevole all'utilizzo delle strutture interne per il timore di perdere alcune marginalità o metodiche di lavoro fino ad oggi redditizie ma certamente destinate a perdere consistenza nel prossimo futuro e quindi non sfruttiamo, se non marginalmente, le nuove opportunità offerte anche dal sistema Dogane (fast corridors).***

Questo scenario non giustifica il non fare, occorre un'azione programmata in tempi ragionevoli:

- che individui i siti per le loro caratteristiche oggettive e non 'politiche', che siano cioè effettivamente raccordati alle reti e abbiano a disposizione spazi e strutture idonee (da questo punto di vista è estremamente positiva l'azione svolta dalla Regione Piemonte),*
- che incentivi l'utilizzo della modalità ferroviaria dai porti con investimenti a sostegno del gap infrastrutturale,*
- che migliori già oggi l'utilizzo delle linee esistenti senza aspettare le grandi opere , garantisca regolarità di passaggio e tempi più certi nell'esecuzione del servizio, prevedendo anche incentivi sul tema delle manovre ferroviarie portuali.*

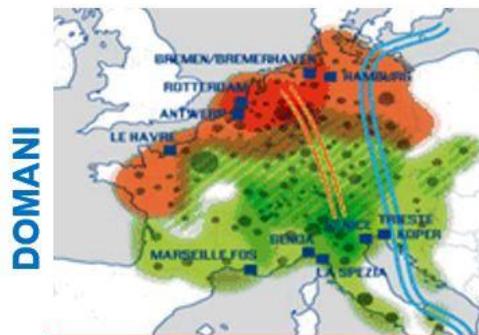
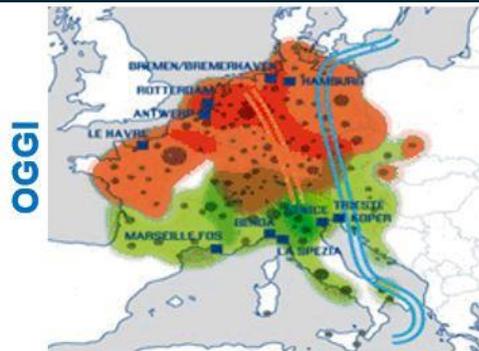
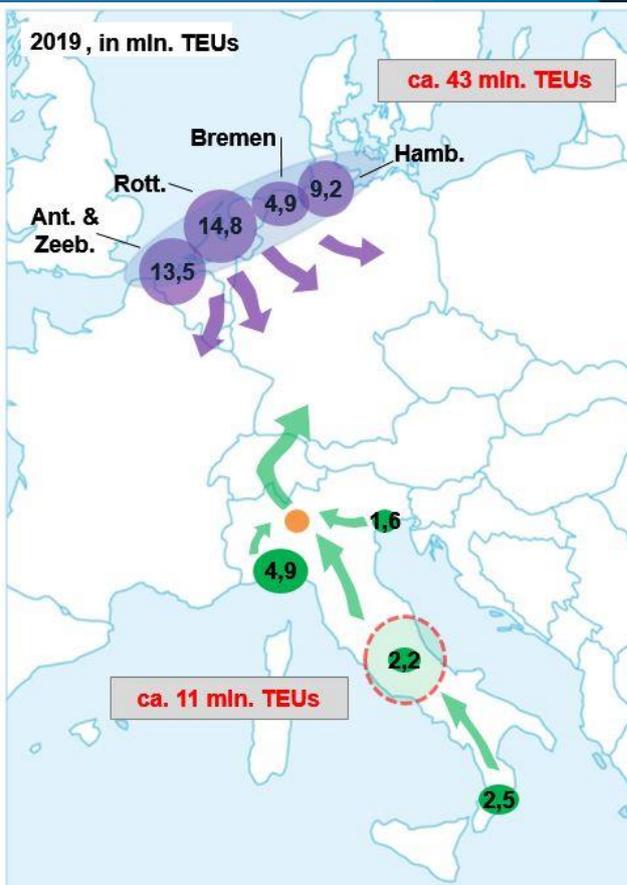
Su questi elementi le Autorità Portuali si muovono con difficoltà ed in modi diversi, dove si è investito però i risultati ci sono stati e sono significativi . Anche l'approccio di RFI pare rivolto quasi esclusivamente alle fasi realizzative delle nuove infrastrutture, con poca attenzione all'incentivazione dell'esistente ed alle problematiche dell'ultimo miglio.

Pensare alle grandi opere è positivo ma se aspettiamo e non valorizziamo quello che è utilizzabile oggi arriveremo tardi e non raggiungeremo il mercato contendibile, anzi verrà ulteriormente eroso il nostro mercato interno.



STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD OVEST

ALESSANDRIA - 21 APRILE 2022



Grande potenziale di aumento

Nord-Europa

- ➔ Grandi dimensioni e volumi elevati
- ➔ Rete di porti, retroporti, terminal e aree di deposito vuoti
- ➔ Vie navigabili e rete TEN-T (750m, >2000 t, P400)
- ➔ Sistemi marittimi integrati con la ferrovia (es. Betuweroute)
- ➔ Navi > 20'000 TEUs

Italia

- ➔ Problematiche geografiche / morfologiche
- ➔ Sistema frammentato e mancanza di grandi volumi
- ➔ Bassi volumi del marittimo su ferrovia
- ➔ Nuove condizioni quadro (PNRR, rete TEN-T, transit time)
- ➔ Scarso interesse per il traffico marittimo intermodale

Cosa migliorare

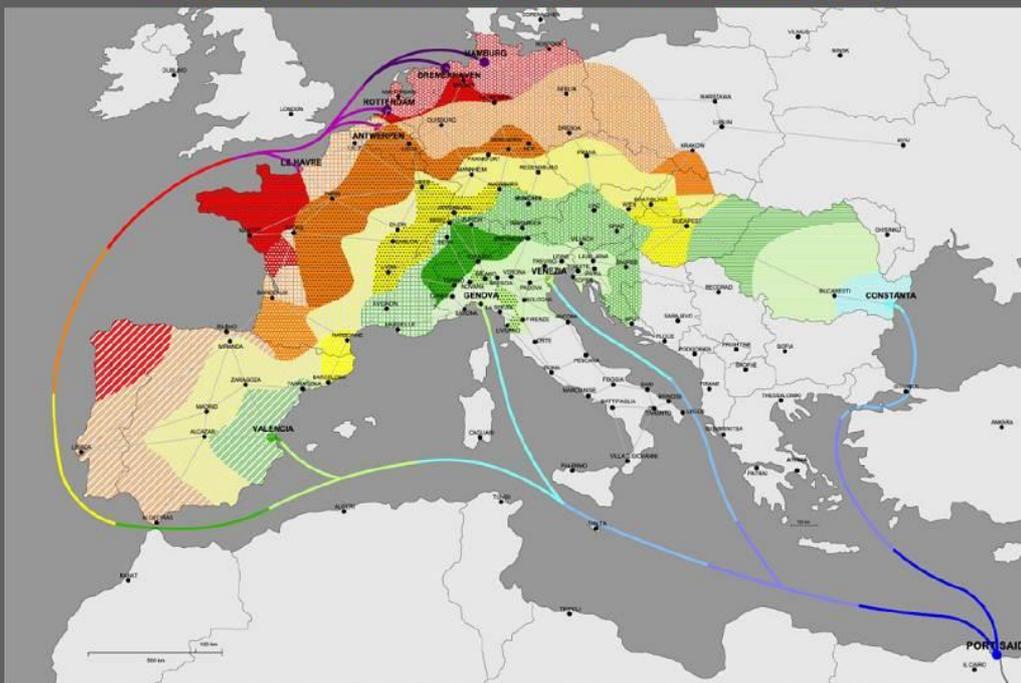
- ➔ Porti, retroporti e terminal (priorità e last miles)
- ➔ Potenziamento della rete ferroviaria e priorità dei progetti (esempio: Terzo Valico 2026)
- ➔ Collegamento della rete ferroviaria domestica verso l'estero tramite i terminal gateway (CH, I, D)
- ➔ Strategia di sviluppo marittimo, collaborazione condivisa (stakeholders), investimenti coordinati e priorità
- ➔ Rete ferroviaria con standard europei via CH
- ➔ Minore tempo di resa/transito (5-7 giorni)
- ➔ Informatizzazione e velocità dei flussi nei porti



STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD OVEST

ALESSANDRIA - 21 APRILE 2022

Comparazione delle emissioni sulle rotte da e per Suez



Classe di emissione CO2 kg/TEU	0-10	11-20	21-30	31-40	41-50	51-60	61-70	71-80	81-90	91-100
Emissioni CO2 marittime	Dark Blue	Blue	Light Blue	Light Green	Green	Yellow-Green	Yellow	Orange	Dark Orange	Red
Emissioni CO2 multimodali	Dark Blue	Blue	Light Blue	Light Green	Green	Yellow-Green	Yellow	Orange	Dark Orange	Red

Fonte: Progetto UE SONORA South North Axis

I fattori ambientali possono essere una chiave nell'allargamento del mercato verso Nord e rappresentare uno dei fattori di cambiamento utile per la crescita del nostro sistema portuale.

Su questi temi è molto indicativo il lavoro fatto da UE-Sonora per l'asse Nord-Sud Europeo.

La tavola qui a fianco evidenzia il forte risparmio in termini di emissioni con un servizio al mercato europeo da Sud anziché come oggi avviene da Nord ; in termini di emissioni prodotte si ha un risparmio di oltre il 50%.

Scendere dall'area di Anversa-Rotterdam o da Amburgo-Brema per alimentare il mercato del Sud Europa significa affrontare un percorso di 900-1100 Km, se alimentato da Sud le distanze si limitano a 400-500 km. e si ha un risparmio sulla tratta marittima di 6 giorni di navigazione .

Anche in questo scenario l'intermodalità sarà il fattore vincente.



STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD OVEST

ALESSANDRIA - 21 APRILE 2022

Le Istituzioni

Le tre Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte si sono poste da tempo il tema di un rinnovato impegno sui temi della logistica, lo hanno affrontato certamente sulla base di quelle che sono le esigenze più sentite nei singoli territori ma cercando di avere una visione di sistema; più sensibile alla portualità la Liguria, più sensibile ad un servizio alla sua industria la Lombardia e con uno spirito più di raccordo il Piemonte che rappresenta anche il tessuto di connessione tra le altre due Regioni.

Ci sono oggi sul tavolo nuovi temi quali quelli dell'individuazione delle Zone Logistiche Semplificate (in questo caso in stretta connessione con il Governo) e su questo tema Regione Piemonte si è mossa con incisività mentre non è ancora definito un chiaro indirizzo per le altre. Sono state sviluppate con RFI nel dettaglio le programmazioni infrastrutturali sulle grandi dorsali e sui nodi (Torino-Lione, Terzo Valico, Nodo Ferroviario di Genova, Nodo ferroviario di Torino e di Novara).

Le Regioni stanno poi valutando le esigenze dei singoli comparti produttivi per dare loro risposte insediative sul piano di una logistica moderna, con un ruolo che per il Piemonte si è dimostrato incisivo e concreto.

*Il Governo ha dato spesso l'impressione di essere assente; sul Nord-Ovest non mi pare ci siano nuove iniziative, forse il PNRR renderà più concreti i progetti d'investimento di RFI ma non siamo in presenza di un nuovo approccio di sistema; **elemento di novità sono le recenti affermazioni della creazione di un player nazionale della logistica**, ci auguriamo che si possa concretizzare ma questo sarà possibile se ancora una volta si ragionerà in termini di sistema non lasciando fuori nessuno degli attori ma dando a ciascuno il ruolo che gli compete e allargando la visione ad una penetrazione sul mercato Europeo.*



STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD OVEST

ALESSANDRIA - 21 APRILE 2022

**Concludo con la tavola che riporto a fianco;
nel mondo della logistica non c'è molto da
inventare , sarebbe già sufficiente cominciare a
mettere in pratica quello che già viene fatto da
altri con successo.**

