



# Il Corridoio Reno-Alpi: scenari e prospettive per la regione logistica milanese

Sintesi di alcuni aspetti dello studio commissionato da TERALP

**Oliviero Baccelli**  
con **Francesco Barontini e Raffaele Galdi**

**CERTeT**

Centro di Economia  
Regionale, dei Trasporti  
e del Turismo

Direttore CERTeT Università Commerciale L. Bocconi, Milano  
e Coordinatore MEMIT - Master in Economia e Management  
dei Trasporti, della Logistica e delle Infrastrutture

**Obiettivi** - Analizzare le dinamiche dei traffici intermodali ferroviari nazionali ed internazionali per comprendere la coerenza fra gli scenari di domanda e offerta terminalistica nella regione logistica lungo il **corridoio del core network Reno-Alpi nel Nord Ovest d'Italia**.

Offrire una valutazione economica in termini di *territorial economic footprint* degli effetti del mancato adeguamento dei terminal dell'area alle esigenze della domanda stimata (oltre ad effetti ambientali, sociali ed economici in generale)

**La rilevanza del contesto di analisi** - Le analisi e le valutazioni mirano a contribuire alla pianificazione di un'area, definibile come regione logistica milanese, compresa fra i vertici di Novara ad Ovest, Brescia ad Est, Rivalta Scrivia a Sud e Piacenza a Sud Est, **fra le prime tre a livello europeo** per rilevanza nel settore intermodale ferroviario, insieme a Rotterdam-Venlo e Duisburg-Koeln e dove nel 2016 sono state movimentate **oltre 1,5 milioni di Unità di Trasporto Intermodale (UTI)**

# Il quadro di contesto del trasporto ferroviario

**Il ruolo dei traffici transalpini ferroviari** - Il 63% del traffico ferroviario in Italia riguarda volumi di merce movimentata su tratte internazionali. Circa il 55% del totale dei traffici ferroviari dell'Italia con l'estero riguarda i valichi svizzeri del San Gottardo e del Sempione, attraverso i quali nel 2015 sono state movimentate quasi 27 milioni di tonnellate, segnando un + 3,3% rispetto al 2014 a cui è seguito un +7,7% nel I° sem. del 2016

## Le tendenze:

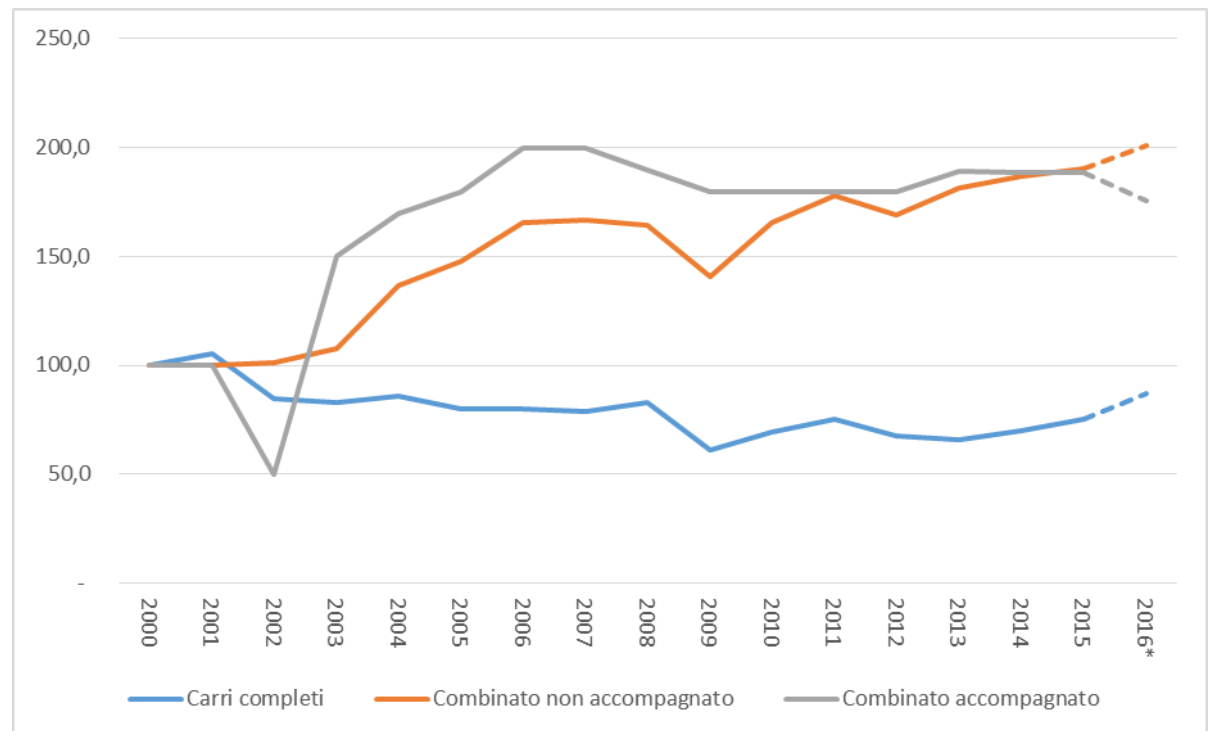
- Un forte sviluppo della **quota di mercato del trasporto ferroviario sul totale dei traffici transalpini via Svizzera**, che è passata dal 62,6% del 2010 al **71,2%** del primo semestre 2016.
- La crescita del **traffico combinato non accompagnato**, che al 2015 rappresenta il 53% del totale degli scambi attraverso le Alpi da e per l'Italia e il **64%** di quelli tramite le Alpi svizzere.
- Una riduzione della rilevanza del trasporto ferroviario di tipo tradizionale a carri completi.

# Le dinamiche del traffico combinato non accompagnato (TCNA) attraverso le direttrici transalpine svizzere

Il TCNA è la tipologia di trasporto ferroviario prevalente su questa direttrice passando dai 9 milioni di tonnellate nel 2000 a 17,2 milioni di tonnellate nel 2015 con una market share che passa dal 46% al 63%.

Fra il 2000 e il 2016, il **tasso di crescita medio annuo del TCNA è stato del 4,5%**, grazie ad importanti politiche di incentivazione e investimenti infrastrutturali rilevanti, che andranno a completamento entro il 2020 (Gottardo, Corridoio 4 metri, tunnel del Ceneri)

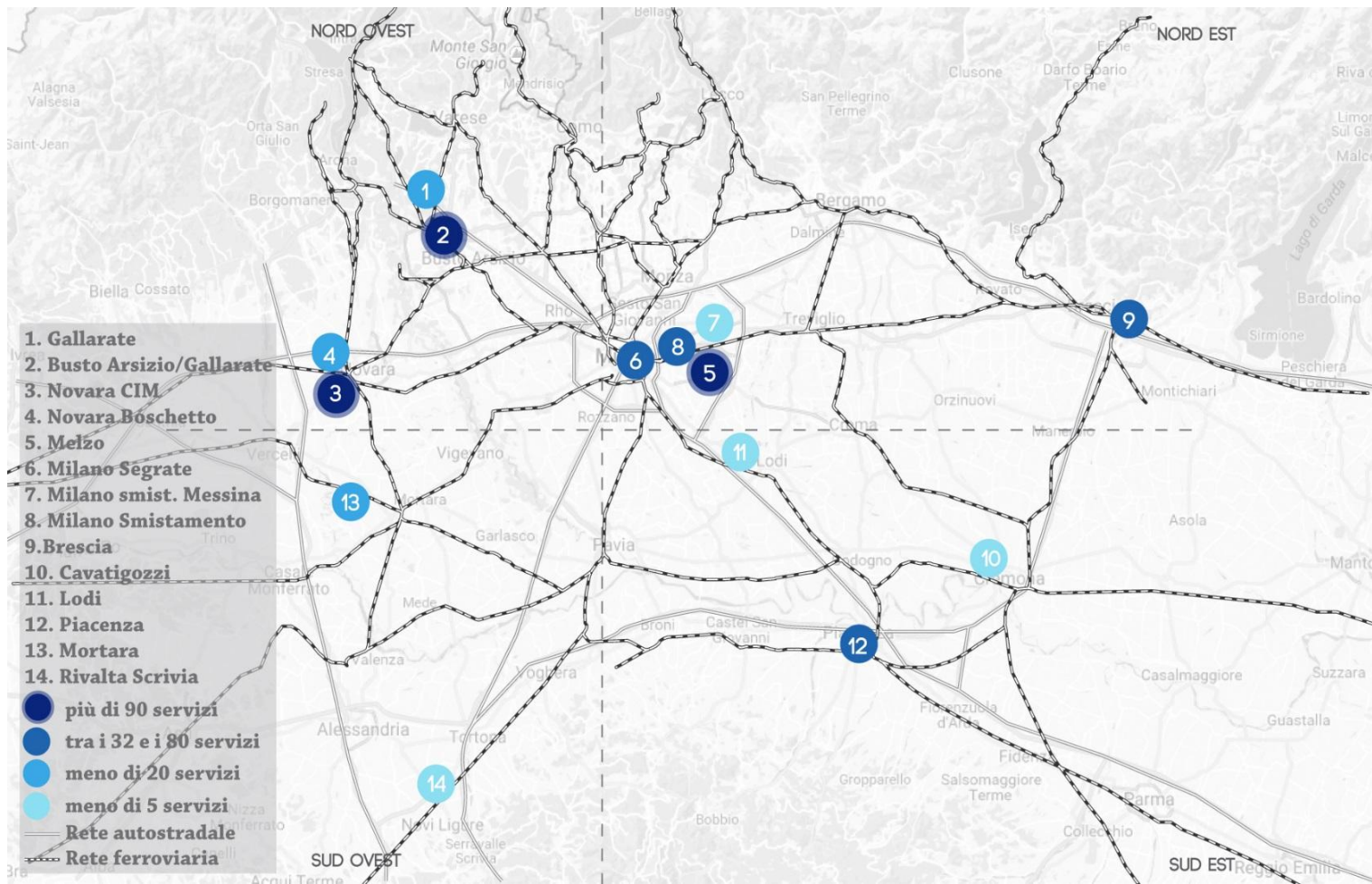
Andamento dei traffici ferroviari fra Italia e Svizzera (2000= 100, espressi in tonn)



Fonte: CERTeT su dati Alpinfo e Ufficio Federale dei Trasporti (2016)

# L'analisi sui 626 servizi intermodali settimanali (75% int.li) dei 14 terminal del nord ovest offerti da 26 operatori su 110 collegamenti verso altri 70 terminal

Classificazione in quadranti e per volumi dei terminal del Nord Ovest in base al numero di partenze settimanali



# I driver del cambiamento sui traffici intermodali ferroviari da e per la regione logistica milanese al 2030

BOBONI

- **Infrastrutturali**

Maggior competitività del trasporto ferroviario intermodale grazie al completamento dei principali interventi infrastrutturali in grado di incidere sui **moduli, sagome e costi di trazioni** in modo graduale dal 2016 al 2020 **su tutte le direttrici transalpine** via Svizzera, dopo il marzo del 2022 **sulle direttrici da e per i porti liguri**, mentre **sulla direttrice adriatica** l'adeguamento è previsto già dalla fine del 2018 e per la **linea storica fra Bologna e Firenze** l'adeguamento è previsto al 2022.

- **Politica dei trasporti**

Graduale **riduzione degli importanti incentivi al trasporto ferroviario attraverso la Svizzera** con annullamento previsto al 2024. Sviluppo delle politiche di **ferrobonus** fra il 2017 e il 2019 per i traffici intermodali in territorio italiano.

- **Andamenti socioeconomici degli interscambi internazionali intra UE**

Trend di crescita del 2,5% all'anno sulla direttrice lungo il corridoio Mediterraneo verso Ovest (scenario compliance). Trend di crescita del 2,23% all'anno sulla direttrice lungo il corridoio Reno Alpi (scenario compliance)

# Lo scenario: oltre 1 milione di UTI aggiuntive al 2030, ma con il rischio che 35%-60% della domanda non trovi adeguata risposta terminalistica in assenza di importanti investimenti

Fra il 2016 e il 2030 si prevede di passare da un traffico di 1,578 milioni di UTI (di cui il 77,6% su direttrici internazionali) a 2,644 milioni, di cui il 69,5% di tipo internazionale, evidenziando uno sviluppo complessivo del 68,8% pari a 1,066 mila invii aggiuntivi, con un tasso di crescita medio del 3,8% annuo (rispetto al 4,5 fra il 2000 e il 2016).

Tipologia di traffici intermodali	N° di invii stimato al 2016 (in.000)	N° di invii stimato al 2030 (in.000)	Tasso di crescita 2016-2030
Flussi combinato strada/rotaia con o/d terrestre transalpino	823	1.392	68%
Flussi di traffico autostrada viaggiante transalpina	108		nd
Flussi di combinato mare/rotaia con o/d porti del Nord Europa	294	448	52%
Flussi combinato strada/rotaia con o/d terrestre nazionale	214	407	90%
Flussi di combinato mare/rotaia con o/d porti del Nord Tirreno e Adriatico	138	397	188%
Totale	1.578	2.644	68%

# Gli effetti sul territorial economic footprint della diversione modale da intermodale ferroviario a tutto strada al 2016

L'approccio qui proposto mira ad evidenziare come, nell'attuale contesto in cui il ruolo delle imprese di autotrasporto dell'Europa Centro orientale è dominante nei traffici di media e lunga distanza terrestri intra UE, le politiche per il trasporto intermodale ferroviario siano paragonabili a politiche di attrazione alla localizzazione di impresa tipiche di policy industriali (logiche on-shoring e di back sourcing per favorire l'occupazione locale).

Tipologia di trasporto	Stima fatturato complessivo attività di trasporto (in Mln di Euro)	Percentuale di territorial economic footprint ( <b>on-shore</b> )	Stima territorial economic footprint ( <b>on-shore, in mln di Euro</b> )	Valore del off-shore economic footprint in mln di Euro)	Valore off-shore economic footprint per UTI (in Euro)
Caso autotrasporto con 50% aziende dell'Europa Orientale centro	1.538	74,6%	1.149	388	246
Caso 100% servizi intermodali ferroviari	1.538	97,6%	1.501	37	23,5
Differenziale				351	<b>222,8</b>

Fonte: Elaborazioni CERTeT, dati riferiti alla regione logistica in analisi



# Gli effetti sul *territorial economic footprint* della diversione modale da intermodale ferroviario a tutto strada fra il 2020 e il 2030

Anno	N° di UTI stimati devianti da intermodale ferroviario a via gomma	Valore dell' off-shore economic footprint (=222,8 Euro per UTI)
2020	122.986	27.401.269
2021	126.032	28.079.956
2022	129.078	28.758.644
2023	132.124	29.437.331
2024	135.171	30.116.018
2025	138.217	30.794.706
2026	180.411	40.195.573
2027	222.605	49.596.441
2028	264.799	58.997.308
2029	306.994	68.398.176
2030	349.188	77.799.043
<b>Totale</b>	<b>2.107.605</b>	<b>469.574.465</b>

**Il valore dell'off-shore economic footprint conseguente ad una politica di mancato adeguamento alle esigenze della domanda fra il 2020 e il 2030 è pari a 470 milioni di Euro (ipotesi minima).**

Le policy per lo sviluppo dei terminal non esauriscono i loro effetti sulla sostenibilità ambientale, economica e sociale del sistema dei trasporti per l'intera Europa, ma permettono di evitare che una quota del valore economico dei servizi di trasporto sia sostanzialmente delocalizzato off-shore (nei paesi produttori di petrolio e nell'Europa Centro Orientale dove sono localizzate il 50% delle imprese che potenzialmente potrebbero sostituire i servizi di trasporto intermodale) rispetto ai territori attraversati (Italia e nazioni coinvolte nel corridoio Reno-Alpi).