

**Il corridoio 24 Genova – Rotterdam:
l'Europa non aspetta**

**MEDITERRANEO, ALPI E MARE DEL NORD:
INTEGRAZIONE DEL TERRITORIO E DEL
SISTEMA PRODUTTIVO E LOGISTICO**

*Oliviero Baccelli,
vice-direttore CERTeT Bocconi e
direttore MEMIT (Master in Economia e Management dei Trasporti)
oliviero.baccelli@unibocconi.it*

Sommario



Università Commerciale
Luigi Bocconi

CERTET
Centro di Economia Regionale,
dei Trasporti e del Turismo

- **Gli effetti della crisi sul settore ferroviario merci**
- **La riorganizzazione della *supply chain* imposta dai nuovi flussi da e per il Mediterraneo**
- **Intermodalità e pianificazione coordinata per il rilancio della portualità**
- **L'integrazione fra Mediterraneo e l'Europa: la logica dei corridoi europei e la politica degli stati vicini**
- **Le logiche economiche della polarizzazione logistica**
- **Spunti di sintesi**

Premessa: gli effetti della crisi sul settore ferroviario merci (I)

- Il settore ferroviario merci europeo ha risentito in modo forte della crisi economica: **-29% dei volumi in Europa**, con le stime di DVB Bank che prevedono **perdite** per 600 milioni di Euro per SNCF, 300 milioni per Trenitalia Cargo e 200 milioni per Db Schenker Rail
- Gli ordinativi di materiale rotabile dedicato al settore merci sono ai **minimi storici**
- I traffici portuali container sono in **forte calo** nel 2009: ad esempio Rotterdam - 9,6%, Anversa 15,6%, Genova - 13%
- Difficoltà di finanziamento degli investimenti più rilevanti in Italia, con necessità di revisione della normativa relativa ai lotti funzionali

Rischio: revisione delle priorità relative ai corridoi merci europei, anche per il corridoio che unisce il Mediterraneo, la Padania e la Renania

Premessa: gli effetti della crisi sul settore ferroviario merci (II)

La crisi ha messo in evidenza alcuni elementi fondamentali per la competitività del settore ferroviario:

- Necessità di maggior flessibilità nei modelli organizzativi (e.g. manovre ferroviarie in ambito portuale, traffici minimi garantiti)
- Sensibilità notevole ai costi di accesso alle tracce ferroviarie (e.g. tratte Av/AC e transalpine)
- Efficienza del primo e ultimo miglio (e.g. composizione e scomposizione treni in ambito portuale, accesso ai terminal)
- Concentrazione degli attori a vantaggio di operatori multinazionali

Opportunità sul corridoio Genova – Rotterdam: tre delle principali nazioni attraversate sono ai vertici mondiali del Logistic Performance Index della World Bank: Germania (1°), Paesi Bassi (4°), Svizzera (6°)...Italia 22°

Il Mediterraneo: nuovo polo generatore di traffici che richiedono una riorganizzazione della supply chain

- Non più solo area di attraversamento Asia - Europa, ma è anche un **mercato** dove la liberalizzazione degli scambi e degli investimenti avanza a ritmi rilevanti, anche in tempi di crisi, seppur in modo non omogeneo
- Le motivazioni per le **delocalizzazioni di imprese** (tessile, meccanica, etc) e per il global sourcing in quest'area sono rafforzate dalle svalutazioni monetarie
- Gli **armatori italiani** continuano ad investire notevolmente su queste direttrici e sono leader (Grimaldi Lines, GNV, Ignazio Messina, Tarros)
- I **traffici Ro/Ro e container** sono in concorrenza su molte di queste direttrici: la portualità nazionale e gli operatori intermodali devono tenerne conto, adeguando gli spazi e i modelli organizzativi per questi traffici
- La **tratta terrestre** incide sempre di più sul costo totale e diviene elemento competitivo cruciale

Intermodalità e pianificazione coordinata per il rilancio della portualità (I)

La strategicità del primo miglio terrestre: ottimizzare le relazioni fra porti ed interporti:

- **La necessità di ridurre i costi, ampliare il mercato di riferimento e di ottimizzare la gestione dei terminal spinge ancor di più verso una forte integrazione fra trasporto marittimo e ferroviario. Gli esempi recenti non mancano:**
 - **I due principali gruppi terminalistici tedeschi, Eurogate e Hamburger Hafen und Logistik (HHLA) hanno deciso di dare vita alla joint venture paritetica Inland Port Network GmbH (IPN);**
 - **La messa a regime completa del sistema della Betuwe Line di Rotterdam**
 - **Le iniziative del Rivalta Terminal Europa e della Fondazione SLALA**

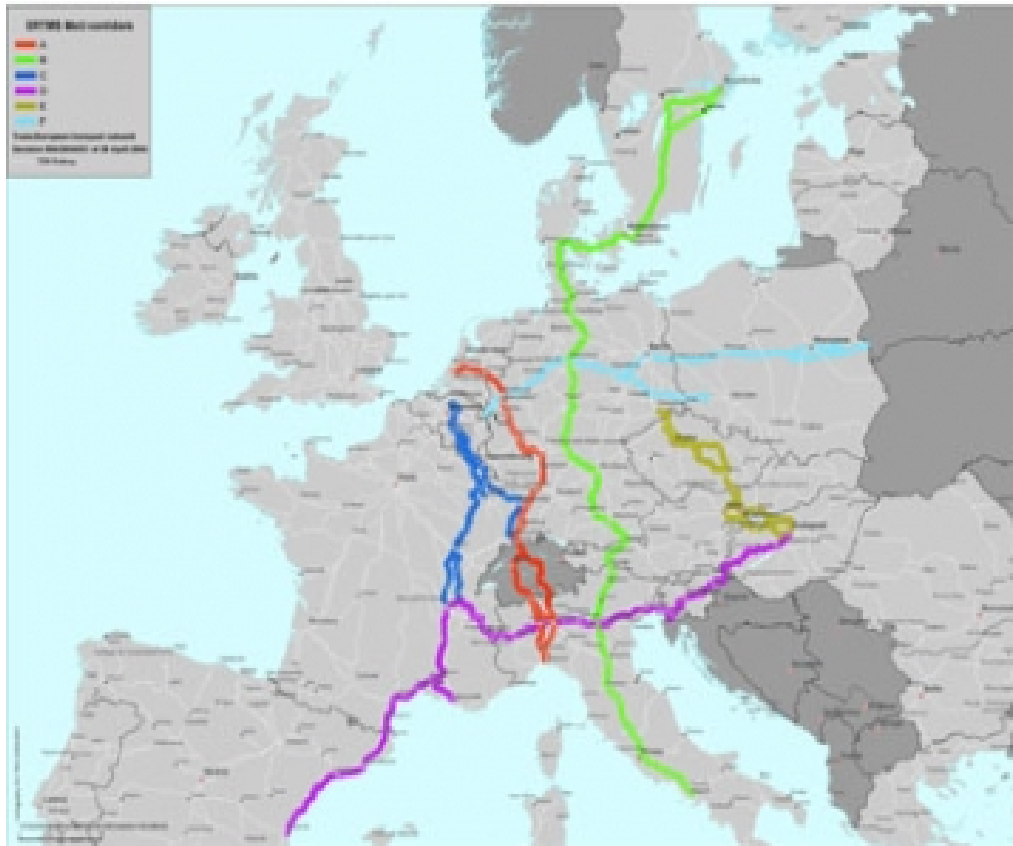
Ma sul fronte italiano le economie di scala sono fondamentali e ad esempio il n° di carri ferroviari movimentati da e per il porto di Genova nel 2008 è sceso del 12,8% e nel 2009 è letteralmente crollato.

Intermodalità e pianificazione coordinata per il rilancio della portualità (II)

Coordinare gli investimenti per:

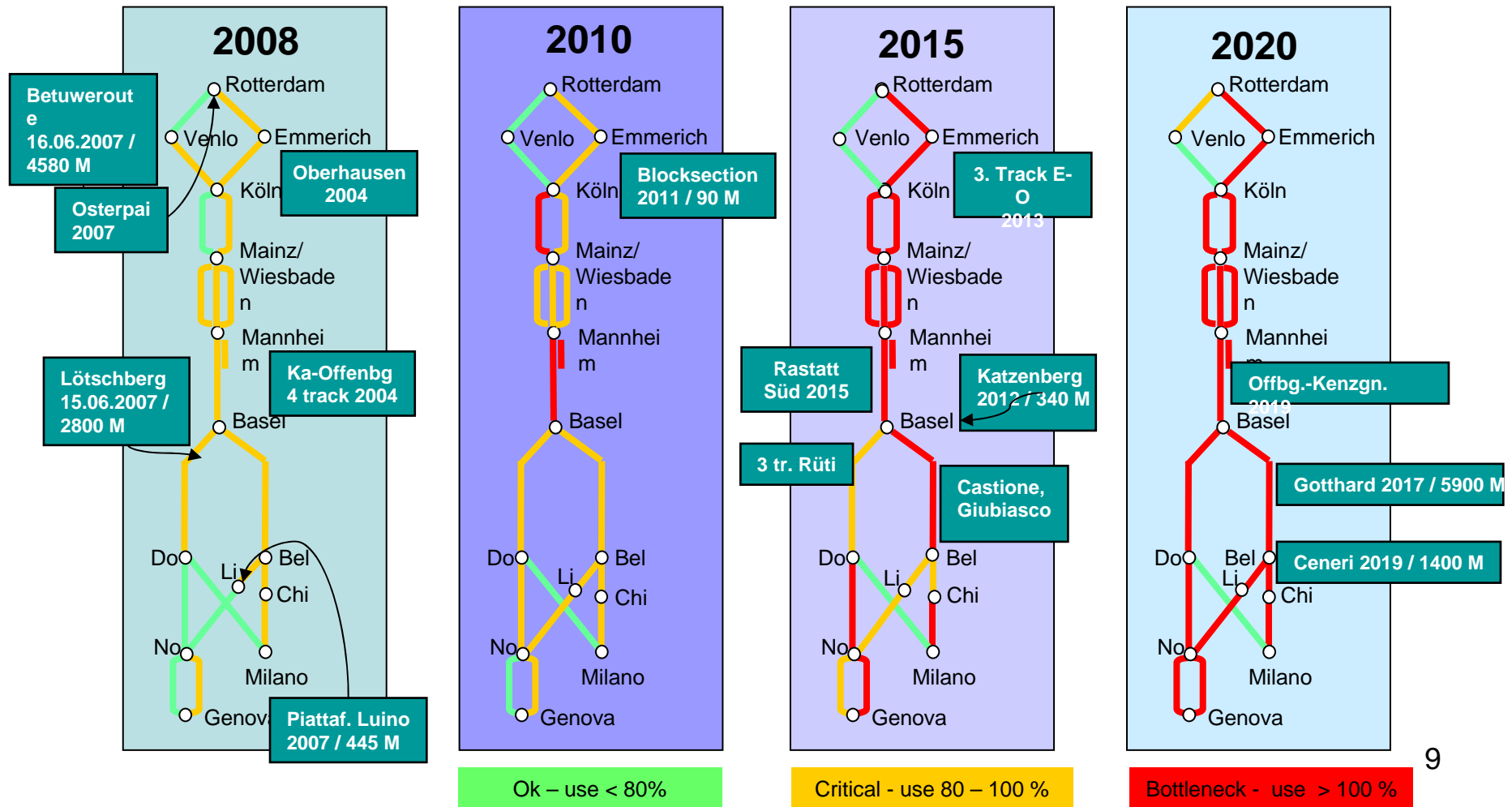
- **Rispondere alle nuove esigenze dello shipping:** negli ultimi 10 anni l'organizzazione dello shipping ha subito una rivoluzione epocale, i porti nazionali solo cambiamenti minimali e con complicazioni notevoli (dragaggi, logistica dei mezzi Ro/Ro versus container, etc)
- La normativa per **l'autonomia finanziaria delle Autorità Portuale** si è arenata, facendo perdere al sistema uno strumento di finanziamento infrastrutturale importante
- Concentrare gli investimenti e gli sforzi di pianificazione **in retroporti** in grado di rilanciare via ferrovia anche oltre le Alpi e rispondere così alla politica dei trasporti svizzera

L'integrazione fra Mediterraneo e l'Europa: i sei corridoi europei oggetto di investimenti concordati per le tecnologie ERMTS



La gestione del consenso e la condivisione degli obiettivi degli assi fra i porti e i corridoi alpini (di riequilibrio modale, di riduzione dei costi generalizzati del trasporto, di razionalizzazione dell'uso territorio, di miglioramento della sostenibilità ambientale) è cruciale per evitare distorsioni nei mercati logistici

Il monitoraggio dei colli di bottiglia è essenziale per poter continuare a rispondere alle future esigenze di mobilità merci



L'integrazione fra Mediterraneo ed Europa: la politica italiana dei trasporti internazionali subisce le scelte degli Stati vicini



Università Commerciale
Luigi Bocconi

CERTET
Centro di Economia Regionale,
dei Trasporti e del Turismo

La politica dei trasporti svizzera influenza e condiziona i traffici europei ed in modo particolare quelli del Nord Italia e della Lombardia

- In accordo con la UE, dal 1.1.2001 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 inquinanti del veicolo (camion oltre le 3,5 ton. e bus). Le restrizioni ai traffici notturni (dalle 22 alle 05 e la domenica permangono) .I circa 800 milioni di euro riscossi annualmente sono utilizzati principalmente per il finanziamento delle infrastrutture ferroviarie
- La **Germania**, a partire dal 2006 ha introdotto un meccanismo di tassazione del tutto simile, con un sistema di controllo satellitare.
- **L'Austria** ha imposto restrizioni alla circolazione che hanno avuto conseguenze sul traffico ferroviario del Brennero

I traffici ferroviari intermodali da e per la Lombardia lungo il Corridoio 24

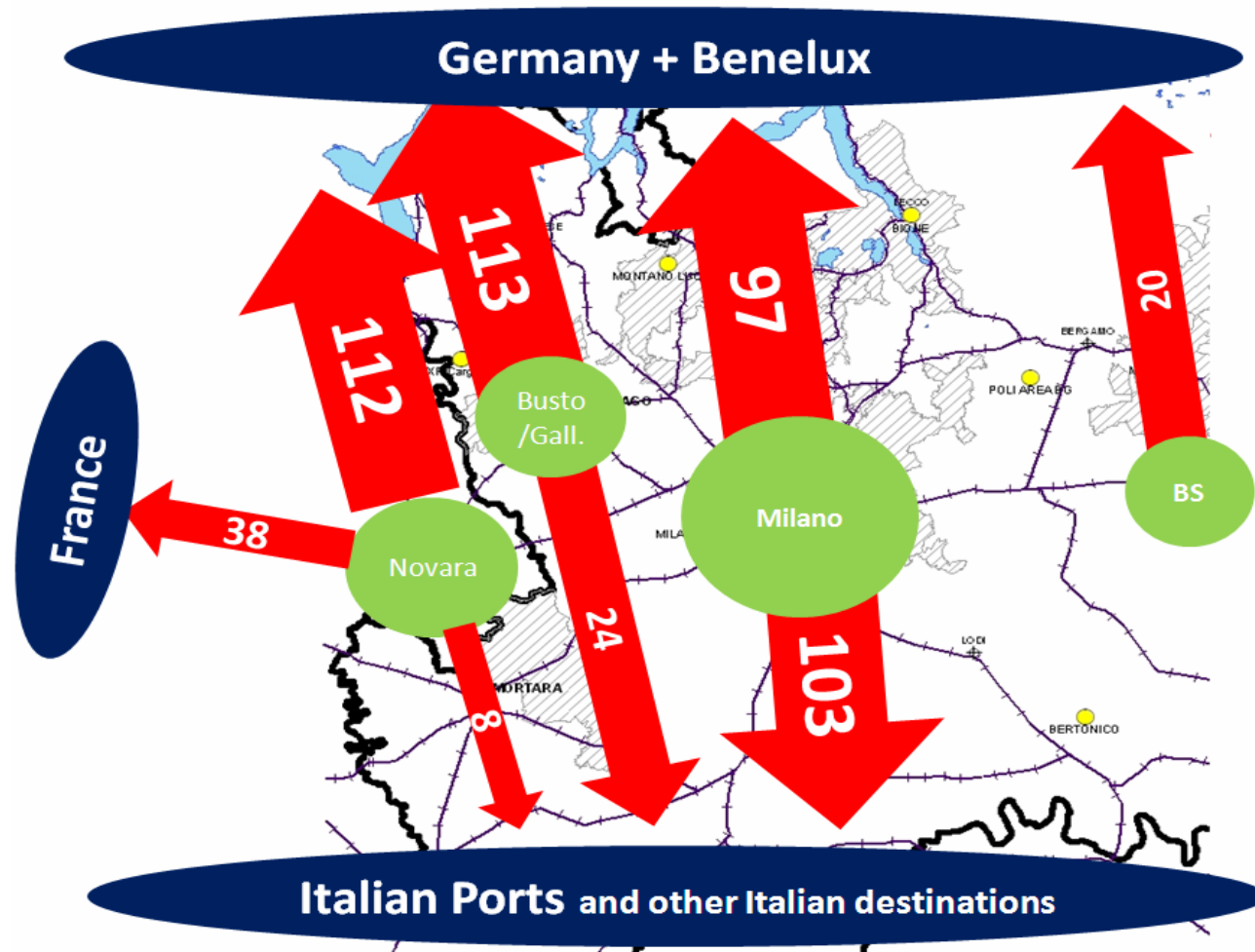


Università Commerciale
Luigi Bocconi

CERTET
Centro di Economia Regionale,
dei Trasporti e del Turismo

I traffici ferroviari intermodali transalpini attraverso la CH sono cresciuti dell'88,4% fra il 1999 e il 2008 e sono molto superiori ai traffici verso i porti tirrenici

(Fonte: Elaborazione Gruppo CLAS su dati Viacombi, relativi ai treni settimanali programmati)



Spunti di sintesi



Università Commerciale
Luigi Bocconi

CERTET
Centro di Economia Regionale,
dei Trasporti e del Turismo

- Il sistema delle infrastrutture e della logistica del Nord Italia **subisce i cambiamenti** economici da Sud, provenienti dalla riorganizzazione dei traffici nel Mediterraneo, e da Nord, legate a scelte di politiche dei trasporti di paesi confinanti e dell'Europa, oltreché da investimenti in ambito portuale con ordini di grandezza pari a 10 volte quelli nazionali (progetto Maasvlakte2 di Rotterdam)
- L'importanza di **politiche concertate** con gli Stati limitrofi non solo in materia di assi infrastrutturali, ma anche nella progettazione e implementazione di sistemi tariffari (strada e ferrovia), è fondamentale per l'assetto delle imprese di trasporti e logistica
- Gli sforzi non devono essere limitati alle infrastrutture, ma devono essere estesi anche alla qualità del servizio globale offerto dagli operatori (sistemi "soft" legati all'organizzazione del mercato, ai sistemi informativi, alla frequenza, alla puntualità alla rintracciabilità, e altro), in modo da **perseguire sin dal primo miglio l'obiettivo del riequilibrio modale a vantaggio delle ferrovie**