

Sviluppo del territorio....
Rete infrastrutturale.....
Organizzazione logistica....

La disciplina del trasporto
trasversale ai tre elementi descritti
non può che essere **l'intermodalità.**

Diversamente, il risultato di tutti gli investimenti fatti
sarà sempre inferiore alle attese, così come
dimostrano tutte le esperienze del passato recente
e di quello più lontano.

L'intermodalità è una tecnica di trasporto
che prevede di utilizzare modalità stradale
(in quantità minima indispensabile)
e modalità ferroviaria
(in quantità massima possibile)
per trasferire le merci tra due punti.
Il cambio di modalità avviene in un area definita



Gli effetti di questa tecnica trasportistica si esplicano prevalentemente in 2 ambiti:

risparmio energetico

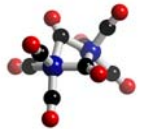


e, conseguente

minor inquinamento ambientale

Una delle aziende nostra associata, che opera nel settore containers, rileva che, nello scorso quinquennio utilizzando treni blocco su distanze complessivamente di poco inferiori ai 10 milioni di chilometri, è stato possibile ridurre percorrenze stradali in ordine di circa 450.000.000 di chilometri

Cioè



Sono state risparmiate più di 480.000 tonnellate di CO2 nel periodo preso in esame.



Switch modale: misure e obiettivi - 1 -

- 1) Nel 2008, sulla rete stradale italiana, i veicoli industriali hanno percorso circa 20 miliardi di km. Sulla nostra rete ferroviaria sono stati percorsi, con treni blocco completi, ca. 25 milioni di km.
- 2) L'obiettivo dello *switch* modale è individuato in 10 miliardi di km.
- 3) Considerata una distanza media di 400 km. per ogni viaggio stradale ed un peso per unità di carico pari a 20 tonn., deriva che 25 milioni di viaggi, attualmente fatti in un anno con veicoli stradali, possono essere trasferiti via ferro (ciò equivale a ca. 2500 treni blocco al giorno).
- 4) La realizzazione dello *switch* modale consente quindi di spostare sulla ferrovia ca. 500 milioni di tonn. Poiché il trasporto ferroviario, per ogni tonn. trasportata, produce 15 kg. di CO₂ in meno rispetto al trasporto stradale, ne deriva un risparmio complessivo annuo pari a 7,5 milioni di tonn. di CO₂.

Costo dell'energia: confronto tra modalità ferroviaria e modalità stradale per una percorrenza di 400 km

Treno blocco			Autoarticolato	
40	Unità trasportate, numero		1	
20	Peso per unità, tonnellate		20	
800	Totale peso trasportato, tonnellate		20	
6000	Potenza del veicolo, KW		350	
60	Chilometri percorsi per ora		60	
6 ore 40 minuti	Tempo impiegato		6 ore 40 minuti	
1)	39960	Energia consumata, KW h	2331	2)
	3996	Valorizzazione del costo energetico, €	157,2	
	4,995	Costo energia per 1 tonnellata, €	7,860	

Differenza di costo per tonnellata

€ 2,865

Note:

- 1) *il costo dell'energia elettrica al mercato libero considerato è 100 €/MW, cioè 0,1 €/KW h*
- 2) *il costo del gasolio alla pompa considerato è 1,1 €/litro alla pompa; il consumo medio stimato è pari a 2,8 km/litro; quindi un'incidenza del costo del gasolio pari a 0,392 € /km*

Ambiente

Trasferire un carico di 20 tonn. da modalità stradale a modalità ferroviaria, per una distanza di 400 km.,
riduce di 312 kg. l'emissione di CO₂.

Costi

Trasferire un carico di 20 tonn. da modalità stradale a modalità ferroviaria, per una distanza di 400 km.,
consente un risparmio energetico di €57,3.



A sostegno della difficoltà a incrementare l'intermodalità, riportiamo ad esempio le **analisi relative al traffico via strada registrate nel 2007 tra la Regione Lombardia ed i Porti di La Spezia e Genova**





...e quanto di questo traffico è ricaduto
verosimilmente nel nostro **sistema di tangenziali milanesi**



Genova / Milano tang. / Genova
140.000 unità

La Spezia / Milano tang. / La Spezia
90.000 unità

230.000 containers all'anno significano
1000 autoarticolati al giorno
sulle tangenziali di Milano, equivalenti a



20 chilometri di camion in più!!!

E' possibile sostituire il traffico stradale relativo ai container con la ferrovia?

Si!!!



circa 20 treni al giorno in più consentirebbero

**maggior fluidità del traffico sulle tangenziali milanesi,
minori costi di sistema e
migliore qualità della vita!**

Ma....



**L'obiettivo è spostare traffico dalla strada alla rotaia
lo sappiamo e lo diciamo tutti da anni!!!**

**Noi lavoriamo quotidianamente per questo scopo,
contro ostacoli vecchi e nuovi
che impediscono lo sfruttamento rapido
della crescita del trasporto intermodale.**

**L'infrastrutturazione logistica,
efficiente e rispettosa del territorio,
non può prescindere da una
maggiore capacità della vezione ferroviaria
e a nodi intermodali più grandi
e il più vicini possibile
alle aree di produzione e consumo.**

**Un'eccessiva decentralizzazione porterebbe, inevitabilmente,
ad un ulteriore crescita del traffico stradale.**