



Intermodalità – una grande opportunità per l'Italia

Irmtraut Tonndorf
Milano, 11.02.2014



Logistica: strumento per trasferire in modo efficace e competitivo persone e merci da un luogo all'altro utilizzando le infrastrutture esistenti



Italia-Svizzera: le infrastrutture portano sviluppo e benessere



L'export lombardo può approfittare di Alptransit: i principali mercati di sbocco sono a nord!



Situazione oggi



Nuova situazione dopo 2017



Duisburg: il più grande “hinterland hub” d’Europa

Attuale indotto: 17.000 posti di lavoro nel porto
34.000 posti di lavoro nella regione
2.4 mio. TEUs nel 2012



L'intermodalità crea valore aggiunto



Cluster intermodale Novara/Gallarate: 3.000 posti di lavoro

Traffico stradale: con la liberalizzazione, spostamento delle flotte verso l'est



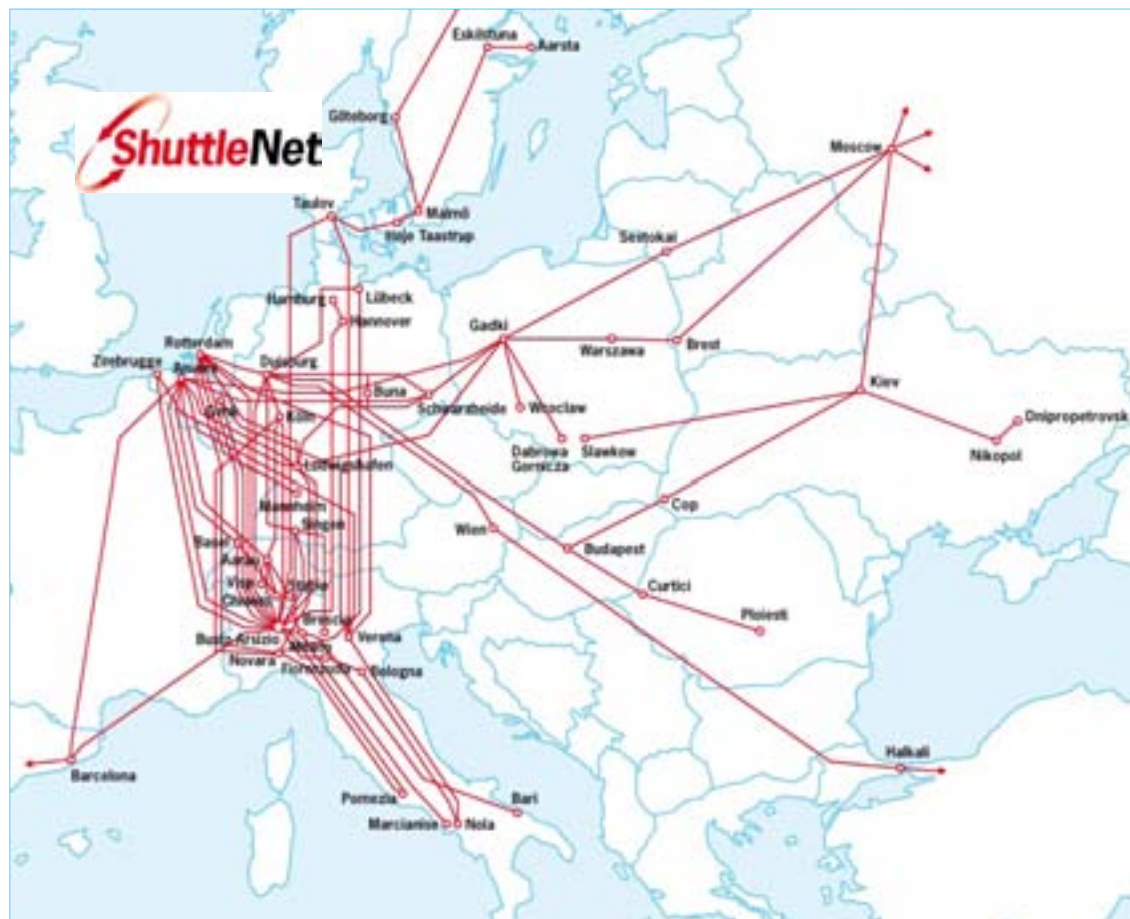
Traffico combinato: Mantenimento del trucking in loco





Da 45 anni sul mercato, con successo

Fondazione	1967
Struttura del capitale	CHF 20 mio., oltre 100 azionisti 72% aziende di logistica e trasporto 28% società ferroviarie
Sedi operative	Chiasso, Basilea, Busto Arsizio, Oleggio, Piacenza, Singen, Colonia, Duisburg, Rotterdam, Anversa, Taulov, Varsavia, Mosca
Collaboratori	414
Traffico 2013	100 treni al giorno 656.877 spedizioni stradali – 11,8 mio. tonnellate nette
Dati finanziari 2012	Fatturato annuo CHF 454,5 mio. (EUR 377,1 mio.) Utile del periodo CHF 4,4 mio. (EUR 3,6 mio.) Cash flow CHF 48,1 mio. (EUR 39,9 mio.)



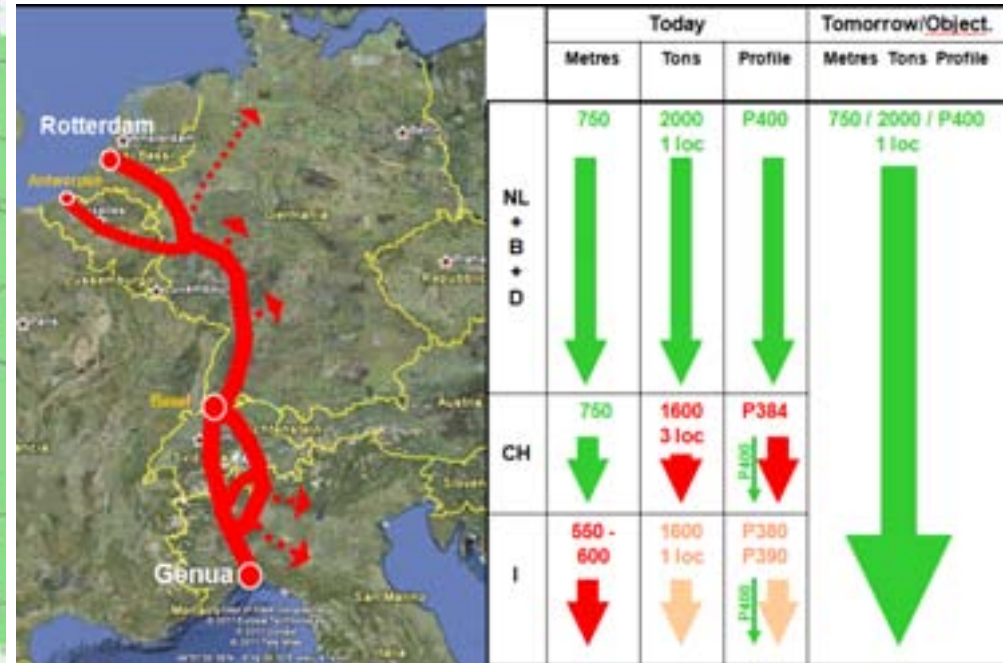
L'efficienza di una grande rete

- Oltre 100 treni al giorno
- 656.877 spedizioni stradali
- 11,8 mio. tonnellate nette

Terminal hub Busto Arsizio-Gallarate



Aumentare capacità, qualità e interoperabilità del corridoi per il traffico merci!



Alptransit:

- > 2017: tunnel di base del Gottardo
- > 2019 : tunnel di base del Ceneri

I corridoi per il traffico merci devono essere potenziati tenendo conto dei seguenti parametri:

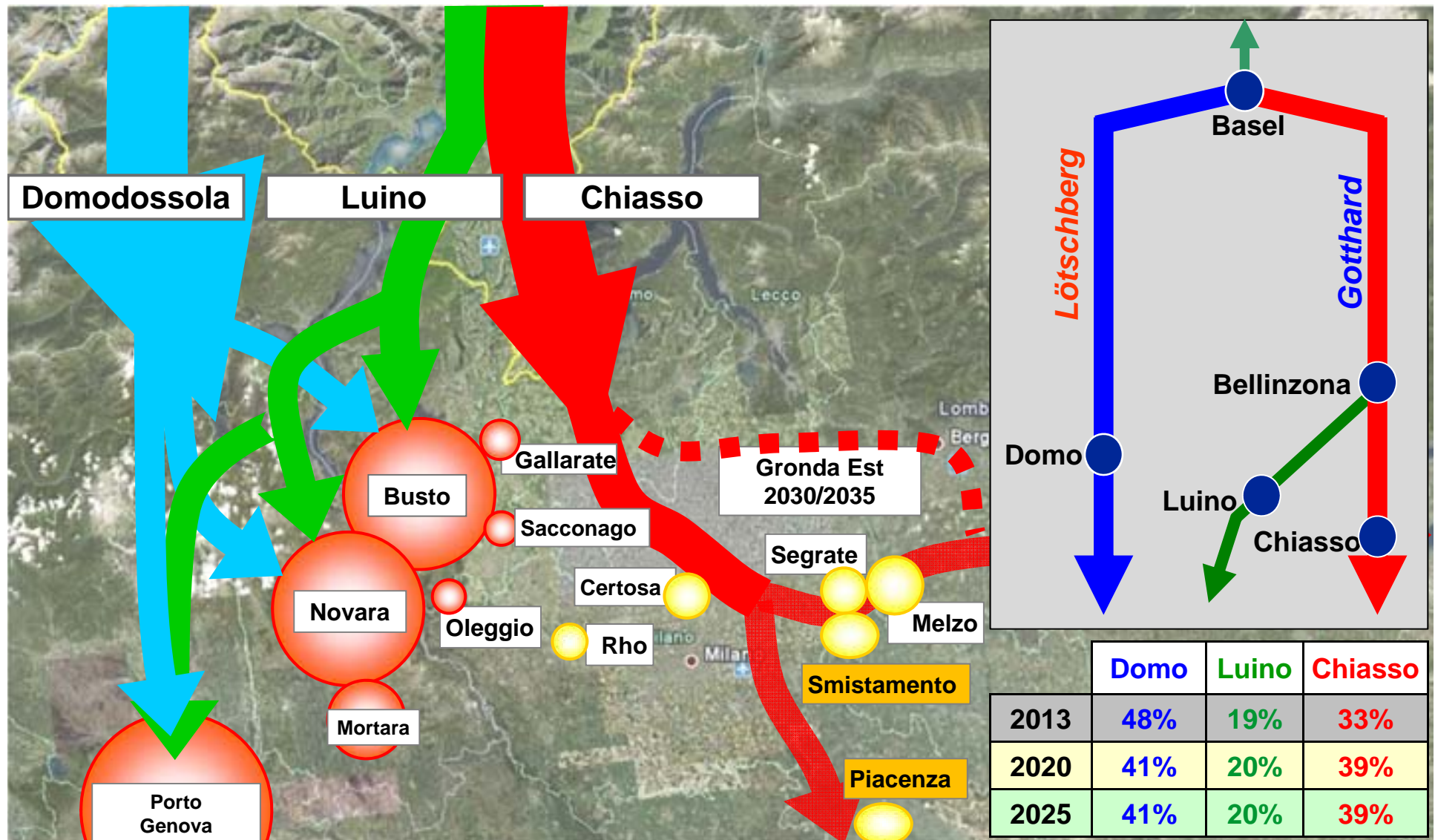
- > lunghezza del treno pari a 750 m
- > peso del treno di 2000 t con 1 locomotiva
- > profilo P400 per i semirimorchi alti 4 metri

Alptransit: strategia condivisa Svizzera-Italia



Accordo Italia – Svizzera: Berna, 28.01.2014

Linee di accesso ad Alptransit: distribuzione razionale del traffico su tre assi



Dicembre 2012: Hupac acquista i terreni per il progetto Terminal Piacenza

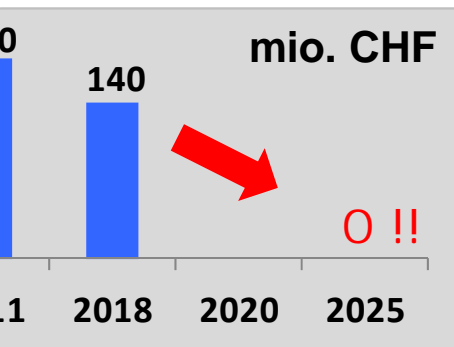


Marzo 2013: kick-off del progetto Terminal Milano Smistamento



Strutture moderne = produttività e redditività

Swizzera sovvenziona il
combinato transalpino



Il mercato beneficia di prezzi
inferiori ai costi reali



**Quale strategia per
compensare le sovvenzioni?**

Incrementare la produttività del traffico ferroviario

Carichi più lunghi e più alti (750 m, P400)

Alto payload



vi concetti nazionali: cooperazione tra porti, vie ed operatori



Commenti

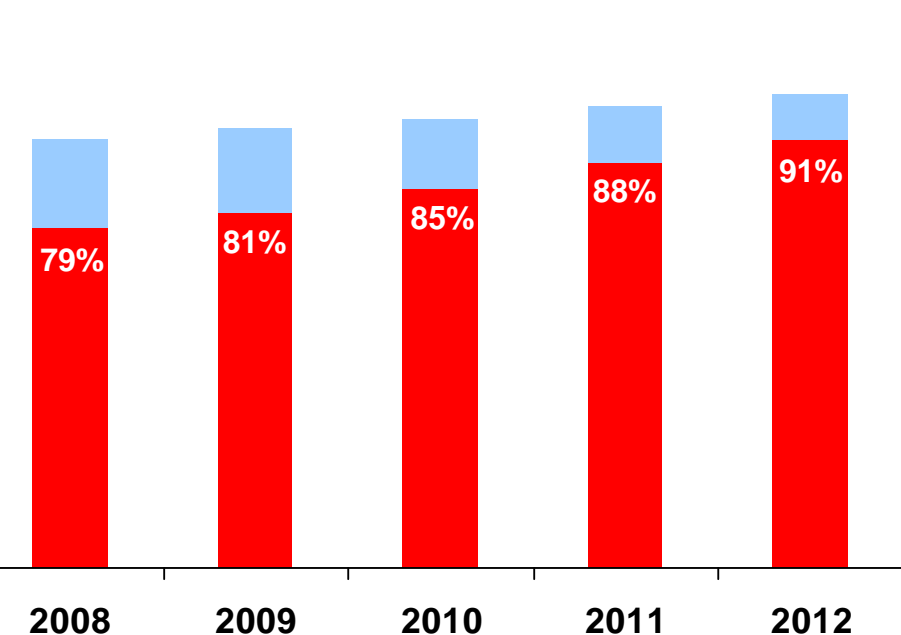
- Navi > 12.000 TEUs
- Picchi di volume da gestire con veloci feeder verso i dry ports
- Treni feeder > 500 m
- Aggancio alla rete intermodale internazionale
- Impresa ferroviaria dedicata per il traffico internazionale
- Cooperazione con i terminal nelle aree economiche a nord delle Alpi

Creare un tavolo nazionale

cede il risanamento fonico dei carri



ro di carri di proprietà



Dal 2001:

- Tutti i nuovi carri Hupac dotati di freni a basso impatto fonico
- Adattamento continuo della flotta vagoni

Entro il 2015:

- 100% della flotta risanata



zie per l'attenzione!