

**BOOST ON RAIL:
I RISULTATI DEL SURVEY E LA VISIONE
MULTIMODALE**

**FURIO BOMBARDI
MEDITERRANEAN RAIL FREIGHT CORRIDOR**

MILANO, 2 LUGLIO 2019

0. Il Punto di partenza

Federchimica nel **2016** ha sviluppato un questionario per raccogliere le esigenze delle Imprese, attraverso:

- una mappatura degli investimenti e degli interventi infrastrutturali necessari sulla rete ferroviaria nazionale (pubblica e privata);
- una fotografia della domanda di trasporto attuale e potenziale;

Campione di 41 Imprese Chimiche

1916 2016 | FEDERCHIMICA CONFINDUSTRIA

Dati del compilatore

Nome _____
Cognome _____
Impresa* _____
Anno di riferimento* _____
* i campi marcati sono obbligatori

Fare clic qui per immettere una data.

Tutte i dati raccolti saranno utilizzati esclusivamente in forma aggregata e il risultato sarà reso disponibile alle Istituzioni competenti.

Relativamente ai dati raccolti attraverso il questionario, si rende noto che le informazioni - raccolte per consentire ai nostri Incaricati dell'Area Tecnico-Scientifica di elaborare studi aggregati di settore - verranno gestite, anche con l'ausilio di strumenti elettronici, nel rispetto della normativa sulla protezione dei dati (Codice privacy).

I dati verranno utilizzati al fine di ottenere una fotografia degli interventi infrastrutturali prioritari per il tessuto industriale italiano e per l'esercizio dei diritti di accesso, rettifica, aggiornamento ed opposizione al trattamento riconosciuti dal Codice privacy è possibile rivolgersi a privacy@federchimica.it.

Titolare del trattamento è FEDERCHIMICA, con sede in Milano, Via Giovanni da Procida 11.

Si prega di restituire il questionario compilato all'indirizzo area.logistica@federchimica.it

Il trasporto ferroviario e intermodale strada/ferrovia

Domanda 1: La Sua impresa utilizza le modalità ferroviarie o intermodale strada/ferrovia nel trasporto delle merci?

SI, ferroviaria

SI, intermodale

SI, entrambe

No

1

1. Il nuovo Questionario

Dopo 3 anni si è ritenuto necessario un aggiornamento delle esigenze delle imprese nel trasporto merci, con particolare riferimento alla possibilità di ridurre la congestione stradale e favorire l'utilizzo di modalità di trasporto alternative più sostenibili

Questionario on line con 24 domande

Campione di 65 Imprese Chimiche

FEDERCHIMICA CONFINDUSTRIA

MEDITERRANEAN RAIL FREIGHT CORRIDOR
Spain-France-Italy-Slovenia-Croatia-Hungary

Introduzione ai Corridoi Ferroviari Merci
I Corridoi Ferroviari Merci internazionali sono stati istituiti dal Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo. L'istituzione dei Corridoi Ferroviari ha l'obiettivo di realizzare una rete ferroviaria europea e di migliorare la competitività del trasporto merci ferroviario rispetto ad altre modalità di trasporto. Attraverso le strutture dei Corridoi si garantisce la fornitura di un servizio ferroviario armonizzato, con una buona velocità commerciale e tempi di percorrenza affidabili. I Corridoi Ferroviari Merci attualmente operativi sono 11, per lo scopo di questo questionario solo i traffici di 4 Corridoi internazionali saranno analizzati in dettaglio:

- Corridoio Reno-Alpi** (Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen/Rotterdam-Duisburg-Basel-Milano-Genova);
- Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** (Stockholm/Oslo/Trelleborg-Malmö-København-Spezia/Livorno/Ancona/Taranto/Augusta/Palermo-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia/Livorno/Ancona/Taranto/Augusta/Palermo);
- Corridoio Baltico-Adriatico** (Swinoujscie/Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Wien/Klagenfurt-Udine-Venezia/Trieste/Bologna/Ravenna e Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste);
- Corridoio Mediterraneo** (Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Torino-Milano-Verona-Padova/Venezia-Trieste/Koper-Ljubljana/Rijeka-Zagreb-Budapest-Zahony (Hungarian-Ukrainian border));

*** 2. Indicare gli attuali volumi annuali movimentati per ciascuna modalità utilizzata (ordine di grandezza delle fasce in ktons)**

Modalità	>1000 kton	500-1000 kton	250-500 kton	100-250 kton	50-100 kton	<50 kton
50% per acquisti e Reso sdoganato (DDP)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
trasporto merci	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

1. Boost on Rail: the Survey

- Focus: il Settore Chimico ed ...
 - ⇒ ... il processo decisionale nelle scelte modali di trasporto
 - ⇒ ... i Corridoi Ferroviari Merci europei e trasporto ferroviario e combinato
 - ⇒ ... i Vincoli e fattori abilitanti del sistema ferroviario

➤ Il Panel: 65 aziende chimiche di cui

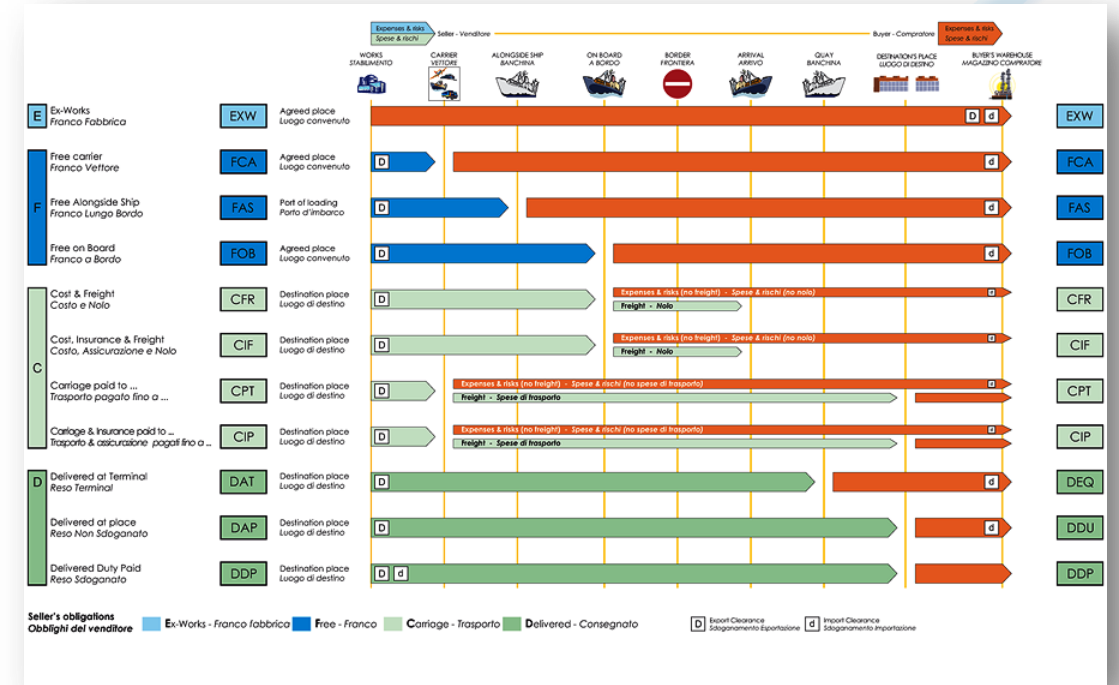
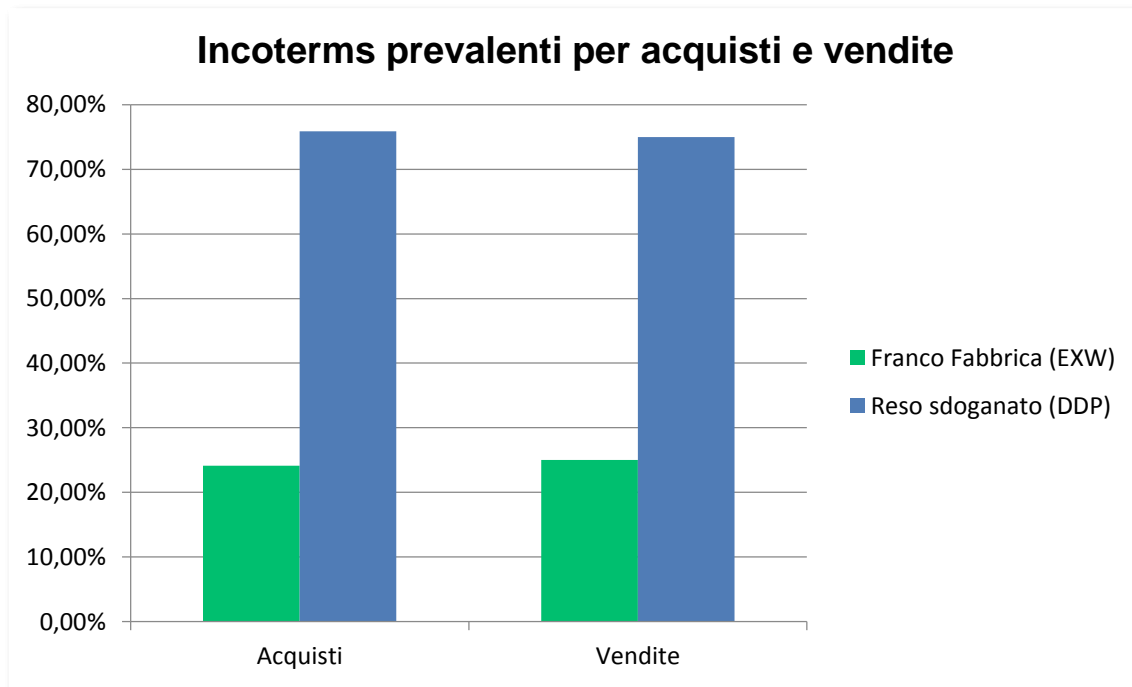
- ⇒ 37% grandi (trasportato annuo > 2 Mio tons)
- ⇒ 63% piccole-medie (trasportato annuo < 2 Mio tons)
- ⇒ ca. 166 Mio Tons di trasportato/anno con prevalenza di trasporti Internazionali ~ 100 Mio Tons

Mio Tons	Dimensione			
Tipologia		medio-piccola	grande	Totale
Nazionali		12	57	70
Internazionali		18	78	96
Totale		30	135	166

Q01 / Incoterms prevalenti per acquisti e vendite

➤ Chi decide le modalità di trasporto?

Complessivamente, sia per gli acquisti che per le vendite, sono prevalenti le condizioni DDP



➤ La scelta sulle modalità di trasporto è sostanzialmente bilanciata e lasciata al fornitore (seller)



Q01 / Incoterms prevalenti per acquisti e vendite

- Valutando Incoterms su acquisti e vendite in una logica più complessiva e considerando anche la dimensione aziendale, emerge comunque uno scenario più articolato, che considera in molti casi scelte di massimizzazione del profitto (17% per cento nel caso di aziende medio-piccole) o di minimizzazione del rischio (29% nel caso di grandi aziende)

		Vendite	
		EXW	DDP
Acquisti	EXW	Balance (buyer)	Maximize result
	DDP	Minimize risk	Balance (seller)

Grandi		Vendite	
		EXW	DDP
Acquisti	EXW	0%	10%
	DDP	29%	62%

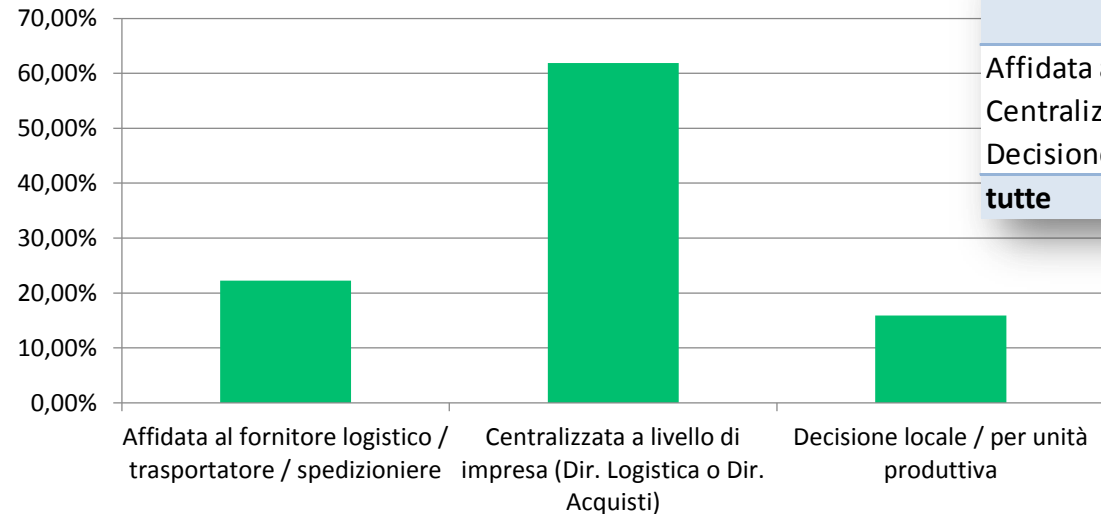
Medio-piccole		Vendite	
		EXW	DDP
Acquisti	EXW	14%	17%
	DDP	11%	58%



Q03 / A chi spetta la decisione relativa alla scelta modale del trasporto merci

- Nell'ambito delle scelte operate dall'azienda, nella grande maggioranza dei casi (62%) la scelta sulla modalità di trasporto è operata dalla Direzione Logistica o da quella Acquisti
- Per le aziende di dimensioni più ridotte la scelta è spesso operata localmente

A chi spetta la decisione relativa alla scelta modale del trasporto merci ?

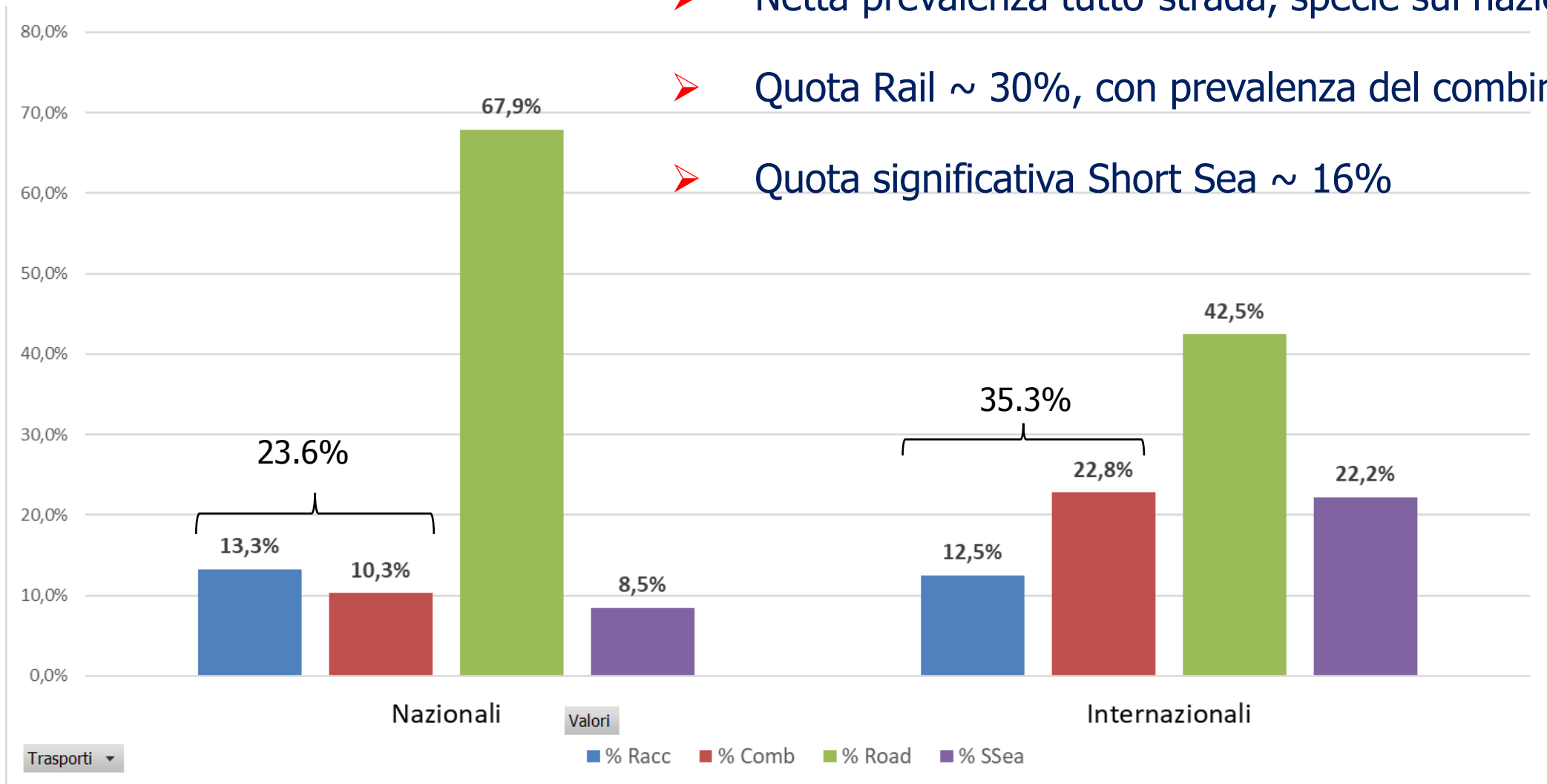


Chi decide?	dimensione		
	grande	medio-piccola	tutte
Affidata al fornitore logistico / trasportatore / spedizioniere	26,1%	20,0%	22,2%
Centralizzata a livello di impresa (Dir. Logistica o Dir. Acquisti)	65,2%	60,0%	61,9%
Decisione locale / per unità produttiva	8,7%	20,0%	15,9%
tutte	100,0%	100,0%	100,0%

Q02 / Modal Share per Tipologia di Trasporto

[tutte le aziende]

- Netta prevalenza tutto-strada, specie sul nazionale
- Quota Rail ~ 30%, con prevalenza del combinato
- Quota significativa Short Sea ~ 16%



Q02 / Modal Share per Tipologia di Trasporto [per dimensione azienda]

Dimensioni medio-piula

Tipologia	% Racc	% Comb	% Road	% SSea
Nazionali	17,5%	15,1%	51,3%	16,1%
Internazionali	11,6%	23,4%	41,9%	23,1%
Totale complessivo	14,0%	20,1%	45,7%	20,3%

Rail modal share → 34,1%

Dimensioni grande

Tipologia	% Racc	% Comb	% Road	% SSea
Nazionali	12,4%	9,4%	71,4%	6,9%
Internazionali	12,7%	22,6%	42,6%	22,1%
Totale complessivo	12,6%	17,0%	54,8%	15,6%

Rail modal share → 29,6%

Dimensioni (più elementi)

Tipologia	% Racc	% Comb	% Road	% SSea
Nazionali	13,3%	10,3%	67,9%	8,5%
Internazionali	12,5%	22,8%	42,5%	22,2%
Totale complessivo	12,8%	17,5%	53,2%	16,5%

Rail modal share → 30,4%

- Rail Modal share più forte nelle piccole-medie aziende, con prevalenza in ogni caso del combinato
- Quota tutto strada più elevata per le grandi aziende, specie nel nazionale > 70%
- Quota significativa Short Sea, specie nelle piccole-medie imprese anche sul nazionale ~ 20%

S&W Analysis

Vincoli e fattori abilitanti il trasporto ferroviario



Fattori abilitanti trasporto raccordato

- 1) Soluzione economicamente competitiva (Prezzo)
- 2) Facilità di accesso alla rete
- 3) Sostenibilità ambientale
- 4) Semplicità interlocuzione commerciale



Vincoli trasporto raccordato

- 1) Difficoltà di accesso alla rete
- 2) Volumi per destinazione non sufficienti
- 3) Prestazioni non adeguate
- 4) Complessità interlocuzione commerciale



Fattori abilitanti trasporto combinato


- 1) Soluzione economicamente competitiva (Prezzo)
- 2) Facilità di accesso alla rete (terminale)
- 3) Sostenibilità ambientale
- 4) Semplicità interlocuzione commerciale
- 5) Tempistica e puntualità, tracciabilità e assistenza clienti h24



Vincoli trasporto combinato

- 1) Prestazioni non adeguate
- 2) Difficoltà di accesso alla rete
- 3) Complessità interlocuzione commerciale
- 4) Soluzione economicamente non competitiva

Q04 / Vincoli al trasporto raccordato

Inc % ¹	dimensione			
		grande	medio-piccola	tutte
Vincoli al trasporto raccordato				
Difficoltà di accesso alla rete ferroviaria		60,9%	57,5%	56,5%
Volumi per destinazione non sufficienti		65,2%	45,0%	51,6%
Prestazioni non adeguate del sistema ferroviario		52,2%	30,0%	35,5%
Complessità d'interlocuzione commerciale		34,8%	27,5%	32,3%
Soluzione economicamente meno competitiva		30,4%	17,5%	22,6%
tutte				

¹ % sul totale delle aziende

- Sul raccordato prevale la difficoltà di accesso (oltre 56% delle aziende), più forte per le grandi
- Volumi per destinazione devono essere sufficientemente alti per questa soluzione
- Prestazioni non adeguate per il 35% delle aziende, soprattutto grandi (quali prestazioni?)
- Complessità di interlocuzione segnalata nel 32% dei casi, con una prevalenza in quelle grandi (35%)
- Il dato economico in questa fase è meno rilevante


Q05 / Vincoli al trasporto combinato

Inc % ¹	dimensione			
	↓	grande	medio-piccola	tutte
Vincoli trasporto combinato	↓			
Prestazioni non adeguate del sistema intermodale		52,2%	62,5%	58,6%
Difficoltà di accesso o utilizzo del terminale intermodale		47,8%	35,0%	43,1%
Complessità d'interlocazione commerciale		30,4%	25,0%	27,0%
Soluzione economicamente meno competitiva		21,7%	22,5%	22,2%
Altro		17,4%	10,0%	12,7%
tutte				

¹ % sul totale delle aziende

- Sul trasporto combinato il primo vincolo sono le prestazioni, non adeguate specialmente per le medio-piccole (62%)
- Le difficoltà di accesso al terminale sono importanti (43% delle aziende la soffrono), ma meno del ricordato
- Anche in questo caso rimane una difficoltà d'interlocazione commerciale simile per tutte le aziende
- Il dato economico anche in questo caso è meno rilevante in questa fase


Q06 / Fattori abilitanti il trasporto raccordato

Inc % ¹	dimensione			
		grande	medio-piccola	tutte
Soluzione economicamente competitiva		73,9%	62,5%	72,4%
Facilità di accesso alla rete ferroviaria		56,5%	57,5%	57,1%
Maggiore sostenibilità ambientale		56,5%	32,5%	44,8%
Maggiore semplicità d'interlocuzione commerciale		47,8%	35,0%	41,4%
Offerta a carro singolo / gruppi di carri		34,8%	30,0%	31,7%
Maggiore sicurezza del trasporto		26,1%	17,5%	22,4%
Tempistica e puntualità		21,7%	7,5%	12,7%
tutte				

¹ % sul totale delle aziende

- Il prezzo del trasporto si conferma determinante, indipendentemente dalle dimensioni
- Facilità di accesso rimane determinante, indipendentemente dalla dimensione
- Grosso peso della sostenibilità ambientale, specie per le grandi
- Semplificazione di interlocuzione vale un 41% nella media
- Tempistica e puntualità sono ritenute così importanti da essere segnalate come punto a se nelle prestazioni richieste al sistema

Q07 / Fattori abilitanti il trasporto combinato

Inc % ¹	dimensione			
		grande	medio-piccola	tutte
Fattori abilitanti trasporto combinato				
Soluzione economicamente competitiva		82,6%	57,5%	73,2%
Facilità di accesso o utilizzo del terminale intermodale		52,2%	45,0%	47,6%
Maggiore sostenibilità ambientale		56,5%	30,0%	44,6%
Maggiore semplicità d'interlocuzione commerciale		34,8%	27,5%	33,9%
Maggiore sicurezza del trasporto		21,7%	12,5%	17,9%
Tempistica e puntualità		17,4%	12,5%	14,3%
Tracciabilità e assistenza clienti h24		4,3%	5,0%	4,8%
tutte				

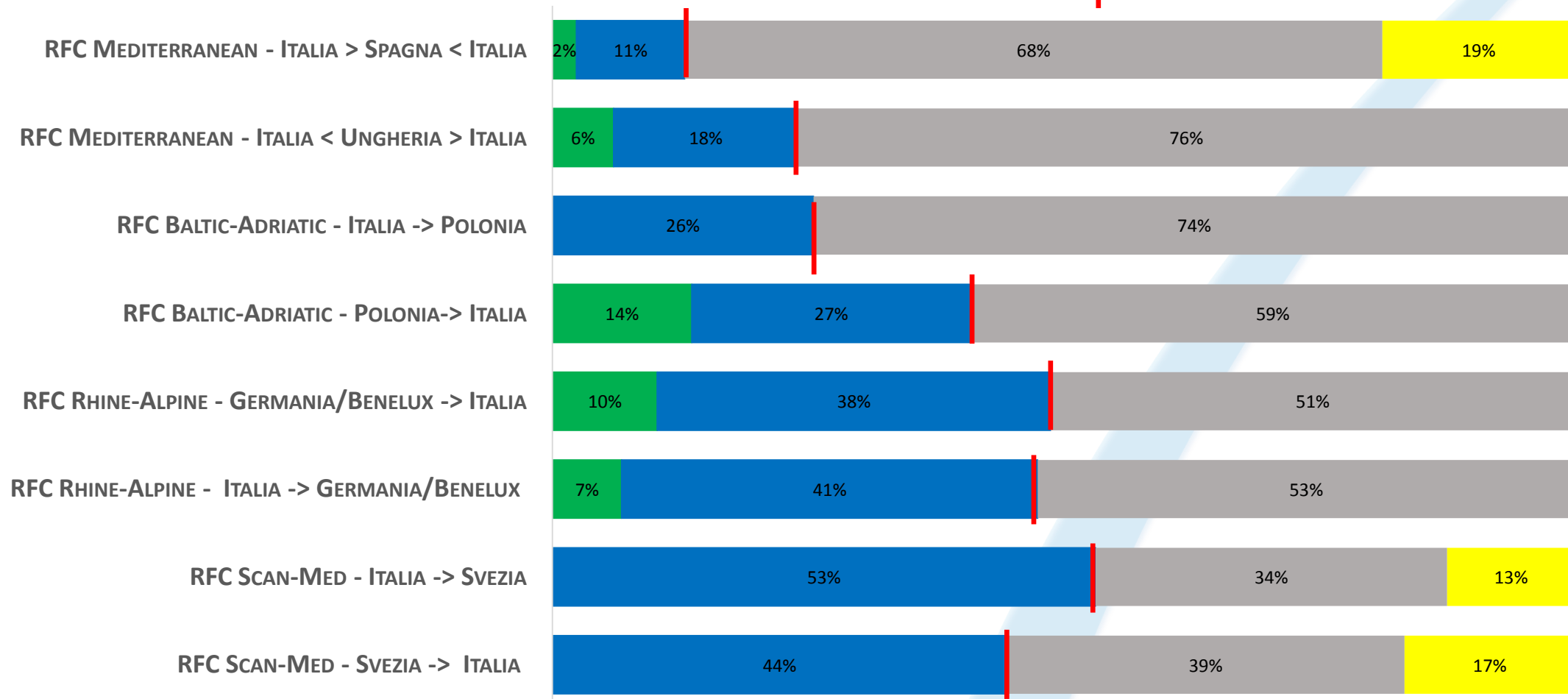
¹ % sul totale delle aziende

- Il prezzo è determinante anche per il combinato, specie per le grandi aziende
- Facilità di accesso si conferma importante, indipendentemente dalla dimensione
- Grosso peso della sostenibilità ambientale, specie per le grandi
- Semplificazione di interlocuzione vale un 34% nella media
- Tempistica e puntualità è elemento chiave assieme alla tracciabilità ed all'assistenza clienti

Q08 / Lo sviluppo della Rete Ferroviaria lungo i Corridoi

Direttrici di traffico e modalità di trasporto

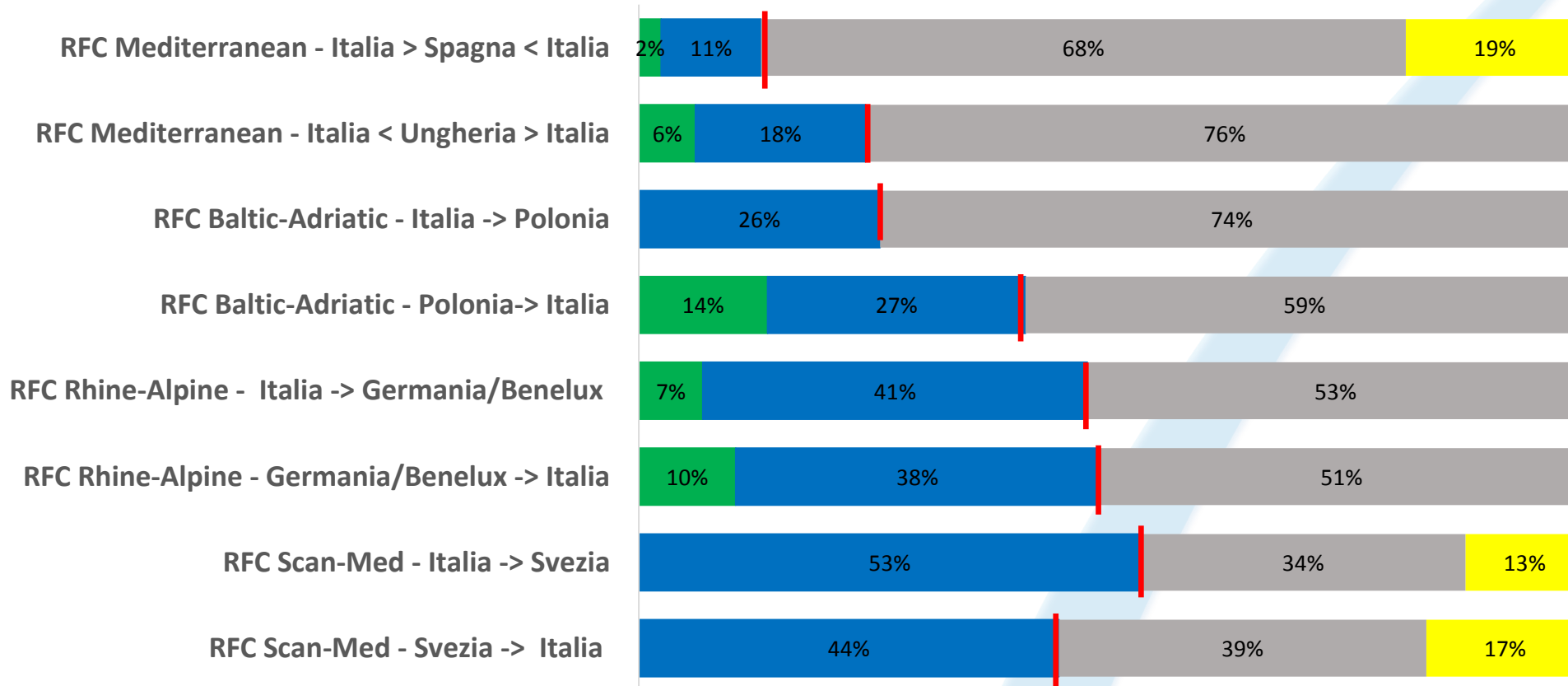
■ Raccordato ■ Combinato ■ Tutto Strada ■ Short Sea ■ Rail share



Q08 / Lo sviluppo della Rete Ferroviaria lungo i Corridoi

Direttrici di traffico e modalità di trasporto

■ Raccordato ■ Combinato ■ Tutto Strada ■ Short Sea | Rail share



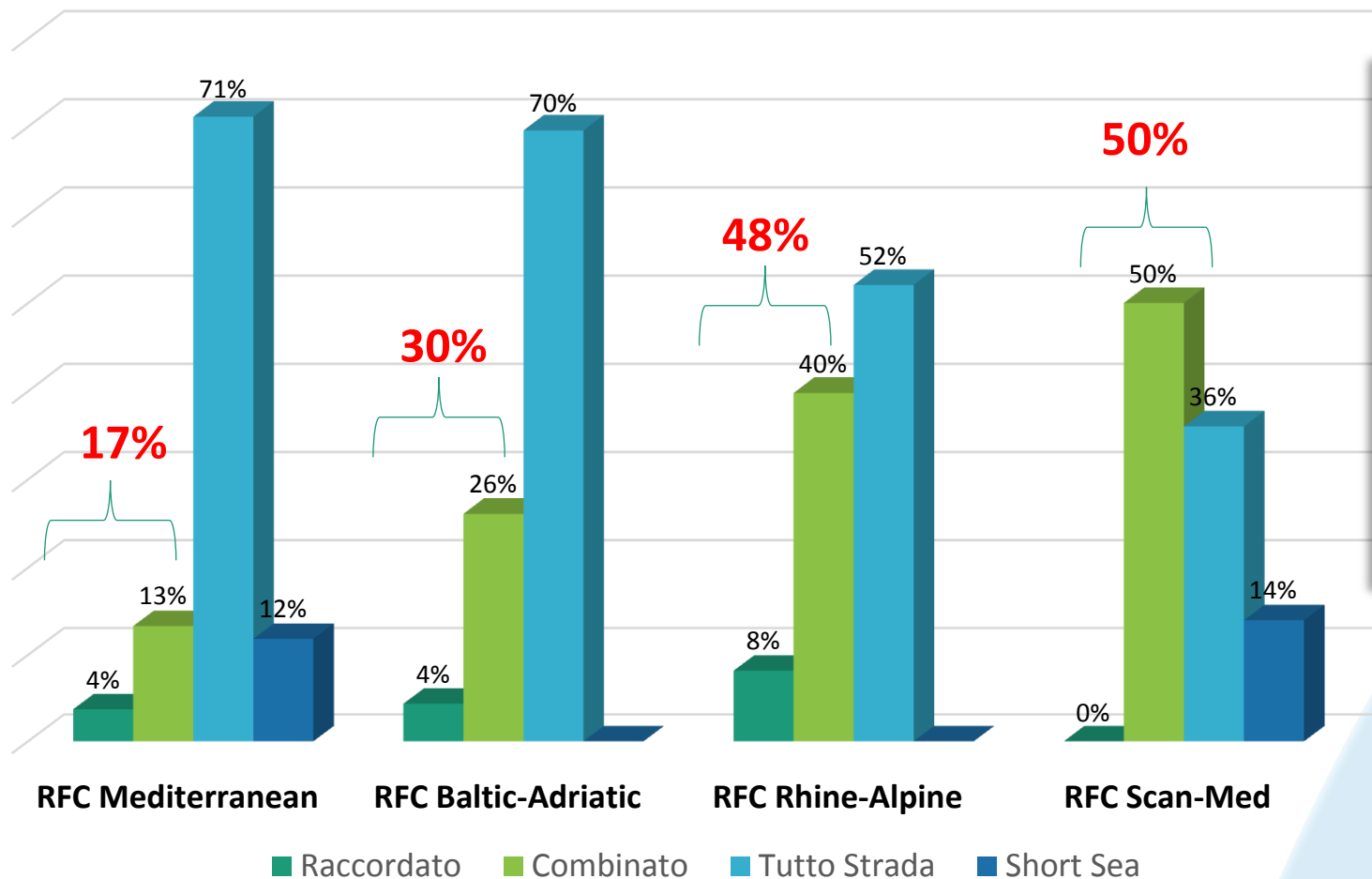
Q08-Q19 / Diretrici di traffico e modalità di trasporto

RFC / Tratta	Raccordato	Combinato	Tutto Strada	Short Sea
RFC Mediterranean - Italia > Spagna < Italia	2%	11%	68%	19%
RFC Mediterranean - Italia < Ungheria > Italia	6%	18%	76%	0%
RFC Baltic-Adriatic - Italia -> Polonia	0%	26%	74%	0%
RFC Baltic-Adriatic - Polonia-> Italia	14%	27%	59%	0%
RFC Rhine-Alpine - Germania/Benelux -> Italia	10%	38%	51%	0%
RFC Rhine-Alpine - Italia -> Germania/Benelux	7%	41%	53%	0%
RFC Scan-Med - Italia -> Svezia	0%	53%	34%	13%
RFC Scan-Med - Svezia -> Italia	0%	44%	39%	17%

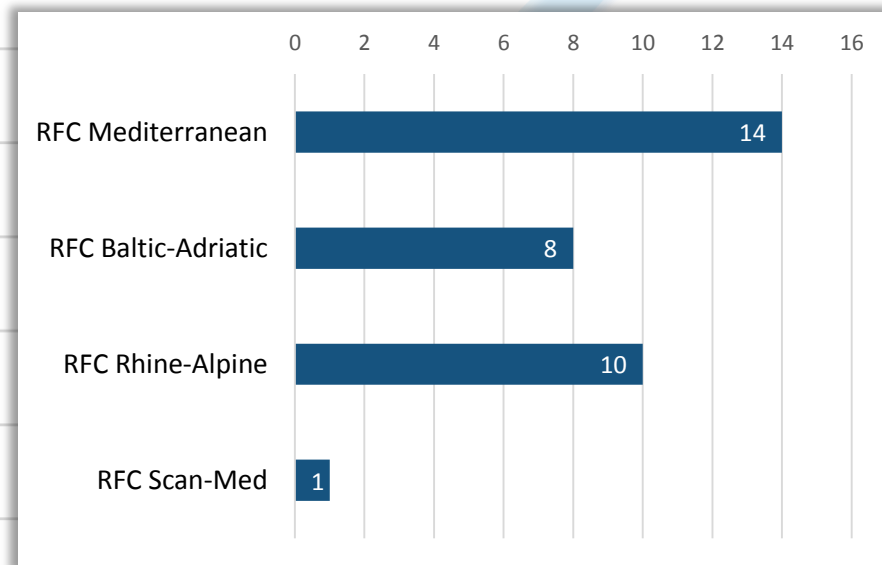
- Quota ferro massima sullo Scan-Med, con il combinato al 53% sulla tratta Sud-Nord
- Quota ferro minima sulla sezione Ovest del Med RFC, con un totale del 13%
- Tutto-strada massimo al 76% nella sezione Est del Corridoio Mediterraneo
- Short Sea rilevante nella tratta Ovest del Med RFC e nel Corridoio Scan Med

Q08 / Potenziale di trasferimento da strada a ferrovia sul panel

Incidenza delle diverse modalità di trasporto per RFC sul campione sul totale delle realzioni indicate



TRATTE INDICATE COME POTENZIALMENTE TRASFERIBILI AL FERROVIARIO




Q08 / Potenziale di trasferimento da strada a ferrovia sul panel

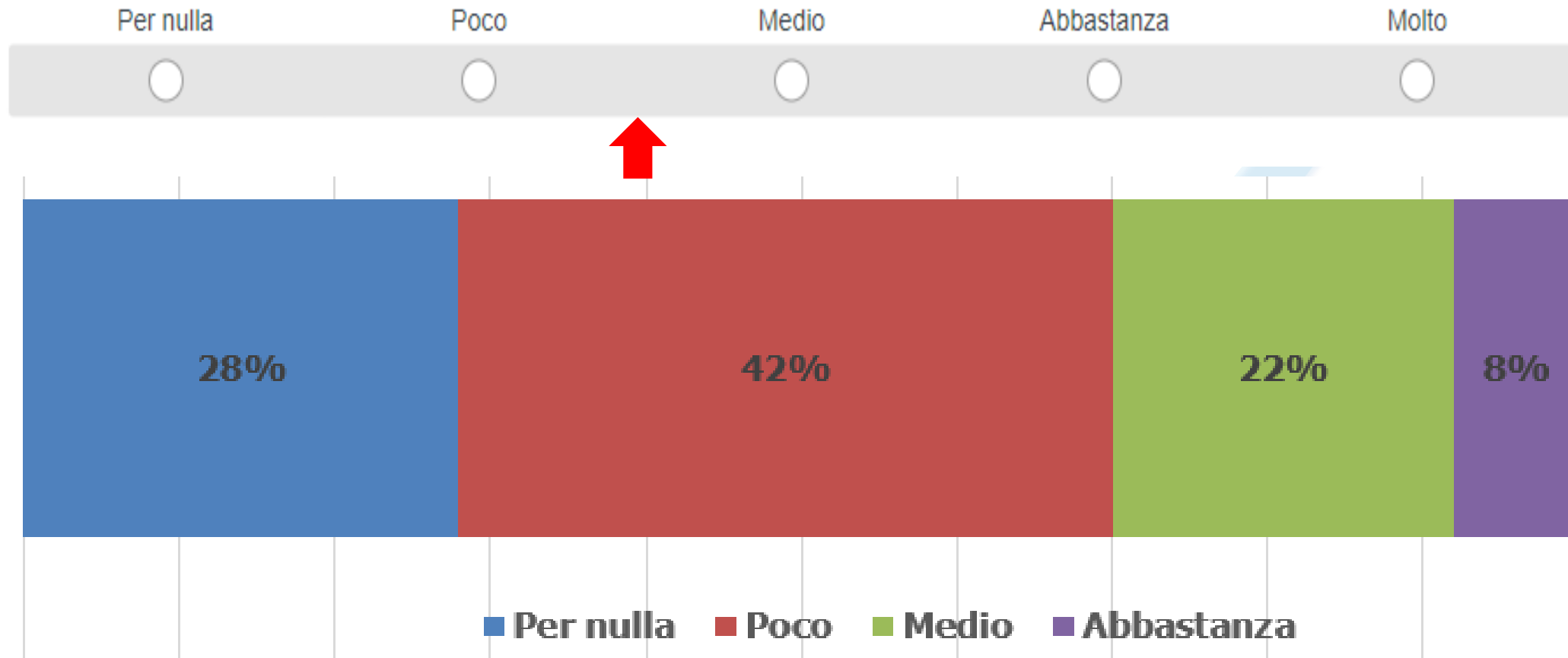
TRATTE INDICATE COME POTENZIALMENTE TRASFERIBILI AL FERROVIARIO

RFC / Tratta	N. TRATTE
RFC Mediterranean	14
RFC Baltic-Adriatic	8
RFC Rhine-Alpine	10
RFC Scan-Med	1

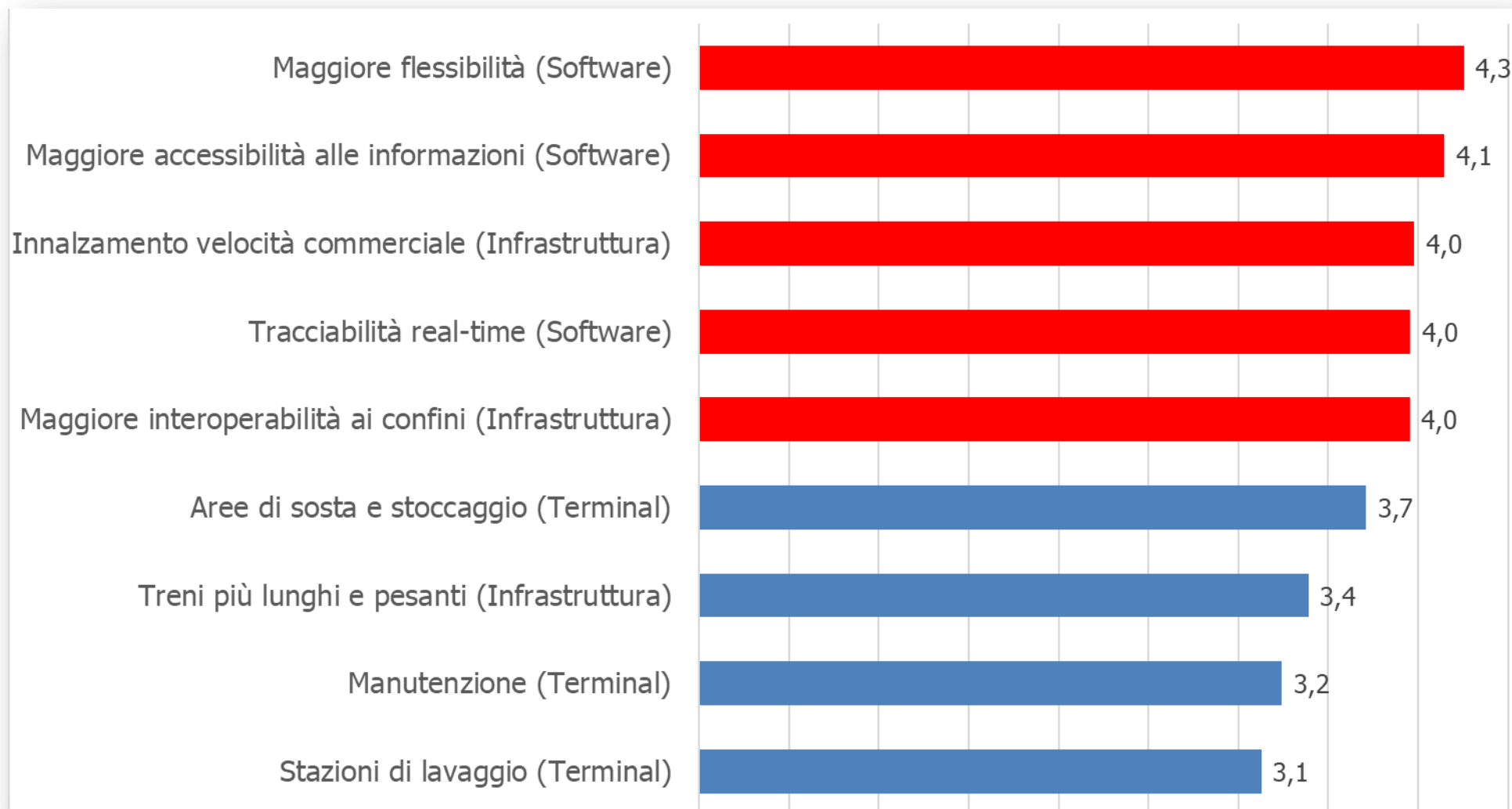
- Nel complesso sono state individuate n. 33 tratte potenzialmente trasferibili al trasporto ferroviario;
- Il numero maggiore di tratte è quello relativo al RFC Mediterraneo, a fronte di una quota Rail al 17% e una quota strada al 70%;
- In numero inferiore è relativo al Corridoio Scan-Med probabilmente dovuto all'incidenza già elevata del trasporto combinato (50%).

Q20 / Corridoi Europei e Performance del trasporto

20. Ha percepito miglioramenti nelle performance\offerte di trasporto a seguito della creazione dei Corridoi Europei? 



Q21 / Investimenti abilitanti e trasporto su ferro



Top 5

Q21 / Investimenti abilitanti e trasporto su ferro

Investimenti abilitanti trasporto su ferro	punteggio
Maggiore flessibilità (Software)	4,3
Maggiore accessibilità alle informazioni (Software)	4,1
Innalzamento velocità commerciale (Infrastruttura)	4,0
Tracciabilità real-time (Software)	4,0
Maggiore interoperabilità ai confini (Infrastruttura)	4,0
Aree di sosta e stoccaggio (Terminal)	3,7
Treni più lunghi e pesanti (Infrastruttura)	3,4
Manutenzione (Terminal)	3,2
Stazioni di lavaggio (Terminal)	3,1

Top 5

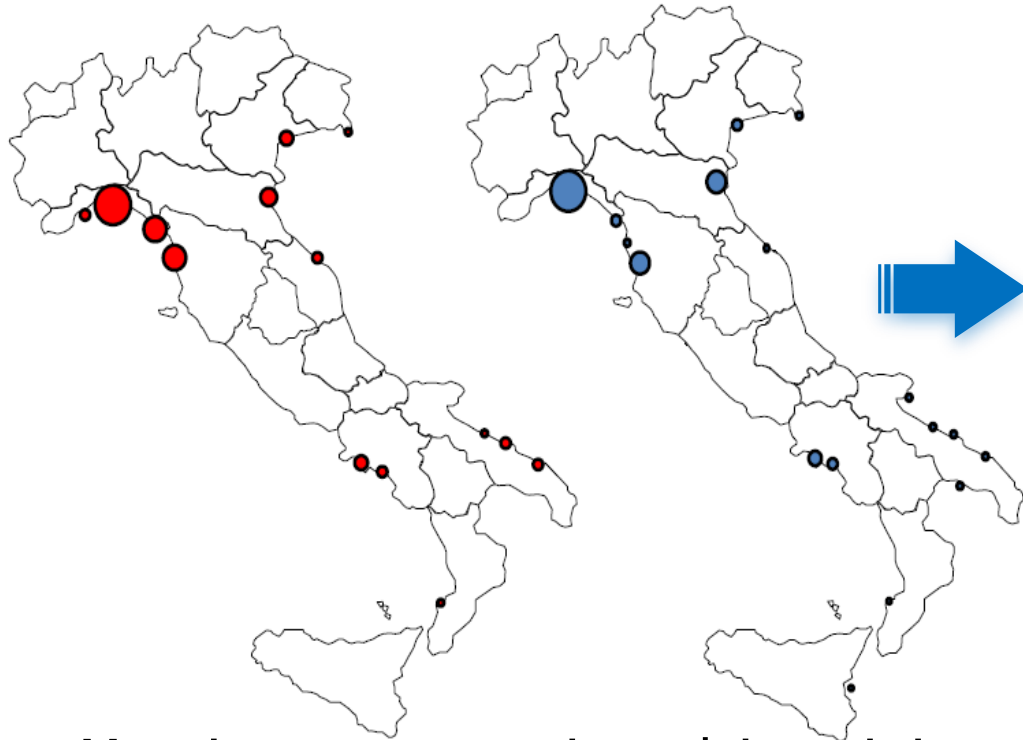
- Ai primi due posti elementi «soft» quali la flessibilità del sistema e l'accessibilità delle informazioni, seguito da un ulteriore elemento «soft», la tracciabilità in real-time
- Il primo elemento «hard» è rappresentato dall'innalzamento della velocità commerciale, ovvero di un'offerta migliorativa in termini di tempistica (ed affidabilità)
- Ulteriore elemento critico è la creazione di un'effettiva interoperabilità «cross-border»
- Gli altri elementi «hard» vengono dopo, sia pure con un punteggio comunque elevato

Q24 / Porti di interesse 2016 vs 2019

2016

EXPORT

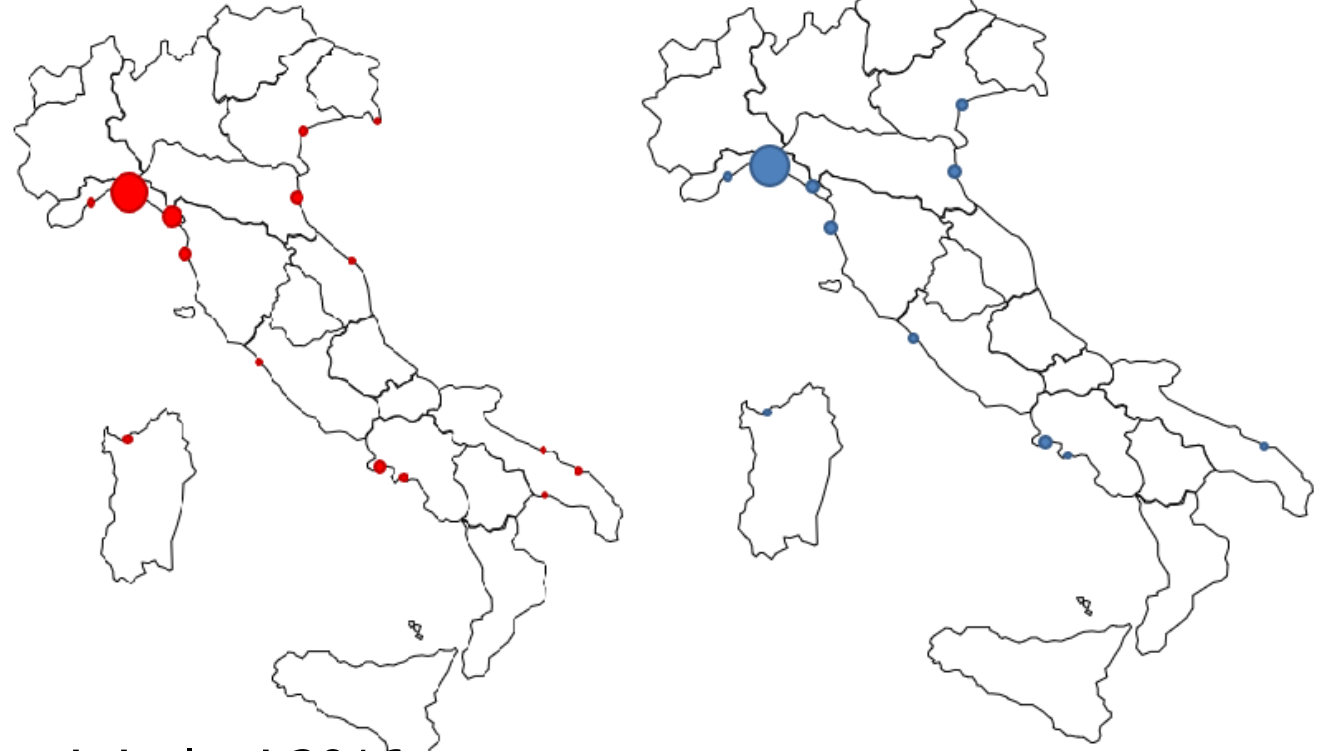
IMPORT



2019

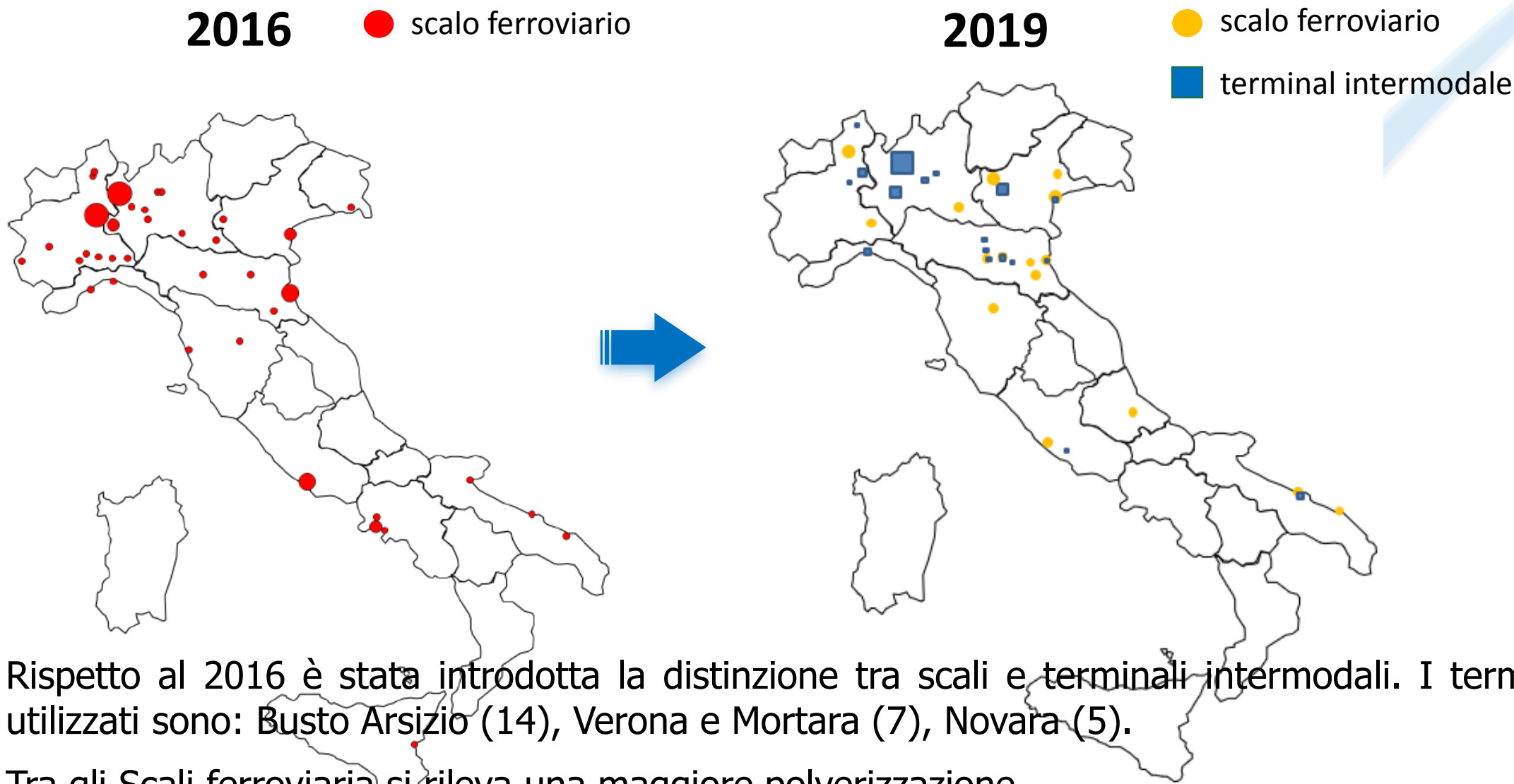
EXPORT

IMPORT



- Maggiore concentrazione dei porti rispetto ai risultati 2016
- Il porto maggiormente utilizzato è il porto di Genova (24 import + 25 export), seguito da La Spezia e Napoli

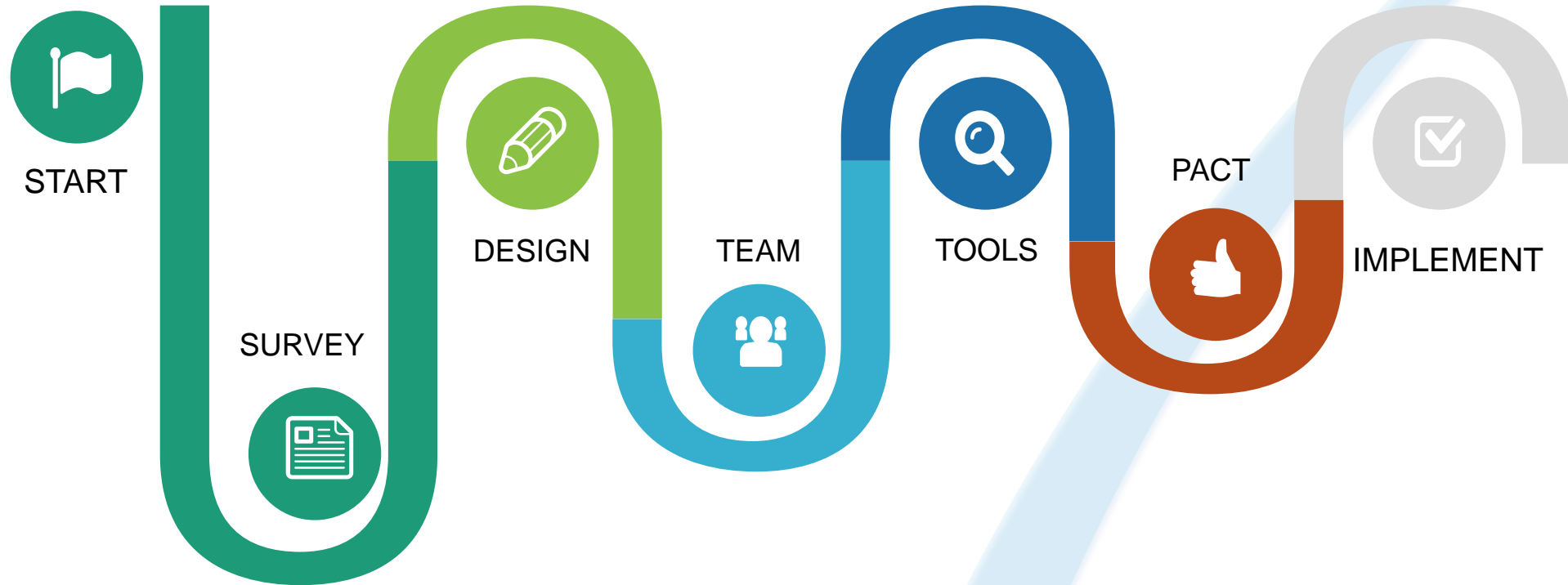
Q22-23 / Scali e Terminali di interesse 2016 vs 2019



- Rispetto al 2016 è stata introdotta la distinzione tra scali e terminali intermodali. I terminali più utilizzati sono: Busto Arsizio (14), Verona e Mortara (7), Novara (5).
- Tra gli Scali ferroviaria si rileva una maggiore polverizzazione

Road Map

Boost on Rail: the following steps



2. / I Prossimi Passi: partire dal potenziale trasferibile

A partire dai flussi individuati come potenzialmente trasferibili su ferro:

- Design: Definire la Performance richiesta al Sistema Ferroviario e gli standard di qualità necessari
- Team: Coinvolgere tutti gli attori della catena logistica necessari (Imprese Chimiche, Partner Logistici, Terminali, Gestori dell'Infrastruttura, Imprese Ferroviarie)
- Tools: Definire i necessari strumenti di monitoraggio delle prestazioni logistiche (Centro di Monitoraggio Traffico di Corridoio)
- Pact: Stipulare un «Patto di Performance» tra l'Impresa Chimica e tutti gli attori coinvolti, che definisca impegni e regole per tutte le parti

3. / I Prossimi Passi: un Progetto Europeo

Questo percorso potrà concretizzarsi nella realizzazione di un Progetto Europeo, da costruire sul solco di altri progetti precedenti, quali:

➤ ChemMultimodal, LosaMedChem, ChemLog...

aventi lo scopo di trasferire quote di trasporto verso modalità più sostenibili.

Federchimica e il Corridoio Mediterraneo stanno attualmente monitorando i possibili finanziamenti utilizzabili.



Mediterranean Rail Freight Corridor connects you!

MEDITERRANEAN RAIL FREIGHT CORRIDOR
IS AN ORGANIZATION



Co-financed by the European Union
Connecting Europe Facility

